auto



STYCZEŃ
1931

CENA
ZŁ. 1.75

W. SIEMIĄTKOWSKI



2 OPONY
TO ZNACZY
1 ZAPASOWĄ
1 NA KOLE
ZASTĄPI
1 (JEDNA OPONA)
FORT—DUNLOP
CENY ZNIŻONE
JAKOŚĆ GWARANTOWANA
WARUNKI DOGODNE
POLEC
BIURO „AKCESORJA"
A. MATWIEJEW i S-ka, Sp. z o. o.
WARSZAWA, WIDOK 8. TEL. 344-99



SKŁAD METALI CH. GRÜN i S-WIE
WARSZAWA, NALEWKI 11, TEL. 17-64 i 17-34
Poleca specjalnie dla samochodów:
BLACHĘ aluminiową ryflowaną. LISTWY PROFILE mosiężne, aluminiowe i żelazne. RURY miedziane. CYNĘ angielską. OŁÓW i t. p.
ZAKUP STARYCH METALI.



ASPIRIN
BAYER
TABLETKI
ciągle jeszcze niedoścignione
jako środek przeciwko
Bólom głowy, Zębów, Przeziębieniu i Reumatyzmowi
Istnieje tylko jedna aspirina
Do nabycia we wszystkich aptekach.

OPONY i DĘTKI

FISK
AIR-FLIGHT

Jeneralne Przedstawicielstwo na Polskę i W. M. Gdańsk

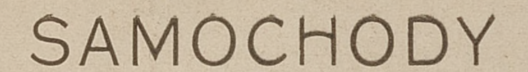
FRANK, PATSCHKE i ŻAJKOWSKI

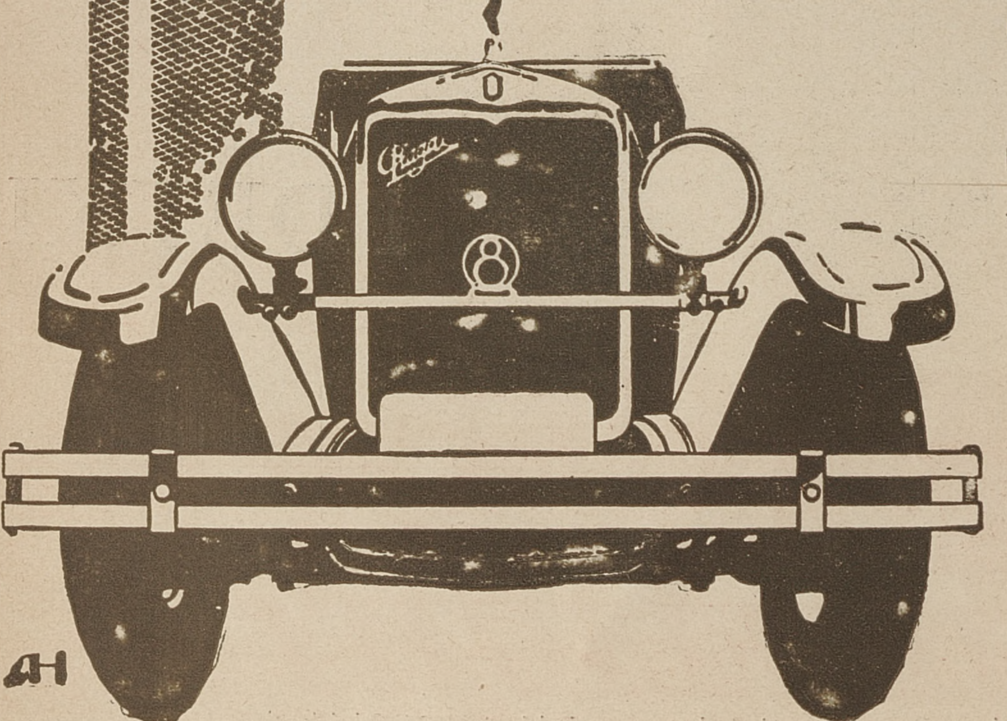
Sp. z o. o.

Warszawa, Nowy-Świat 34, telefony: 611-19, 502-03, 788-34 i 421-95

Adres telegr.: „FISKOPON"







Opona mocniejsza od stali



Goodrich

„VESTA"

Bank Wzajemnych Ubezpieczeń w Poznaniu

rok założenia 1873.

Zawiera ubezpieczenia samochodowe na bardzo korzystnych warunkach, ubezpieczając jedną polisą właściciela od odpowiedzialności cywilno-prawnej, jadących od nieszczęśliwych wypadków, samochody od rozbicia. ODDZIAŁY: w Bydgoszczy — ul. Dworcowa 30, Grudziądzu — Plac 23 Stycznia 10, Katowicach — ul. 3 Maja 36, Krakowie — Straszewskiego 28, Lublinie—Krakowskie-Przedmieście 29, Lwowie — ul. Długosza 1, Łodzi — ul Piotrowska 81, Poznaniu — ul. Rzeczypospolitej 9. Warszawie — ul. Ordynacka 15, róg Nowego-Światu, Gdańsku—ul. Stadtgraben 18 Reprezentacje i Agentury we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.



Pierwsza Krajowa Fabryka Akumulatorów

„ERGS"

Warszawa, Elektoralna 10

Tel. 193-59, 110-08.

Fabryka ul. Zagłoby 9

ODDZIAŁY:

w Poznaniu, w Krakowie, Bydgoszczy, Łodzi, Katowicach, Kielcach, Lwowie, Lublinie

W ogłoszeniu f-y: Tow. Handl. Przem. „Wyroby Krajowe" Sp. z o. o. w Warszawie, Senatorska 24 (w podwórzu) zamieszczonym w numerze 11/12 „Auto" mylnie został wydrukowany Nr. konta P. K. O. zamiast Nr. 51711 winien być numer 15711.

CHROŃCIE WASZE SAMOCHODY

OD POŻARU

NAJMNIEJSZA I NAJSKUTECZNIEJSZA Z GAŚNIC

„KNOCK OUT" TYP DUŻY

do autobusów i samochodów ciężarowych

„KNOCK OUT" TYP BABY

do samochodów osobowych

POLSKI KNOCK OUT

WARSZAWA, TRĘBACKA 13. TEL. 322-85

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWA I STACJE OBSŁUGI

TUDOR Z. A. T. — Akumulatory płyty i t. p.

S. E. V. — Instalacje samochodowe

LUCAS — Instalacje motocyklowe

DELCO REMY — Instalacje samochodowe, sygnały, akumulatory

NORTH EAST — Instalacje samochodowe liczniki i części

GUIDE LAMP — Lampy przednie i boczne

A. C. — Liczniki, manometry, amperomierze, częsci

LOVEJOY — Części zamienne do amortyzatorów

JAXON — Koła, f lgi, piasty, bębny hamulcowe

Części samochodowe „Chevrolet" i akcesorja.

NAJWIĘKSZE WARSZTATY I STACJA OBSŁUGI

„MAGNET" Z. POPŁAWSKI Sp. z o.o.

WARSZAWA, HOŻA 33. TEL. 419-31 i 619-31

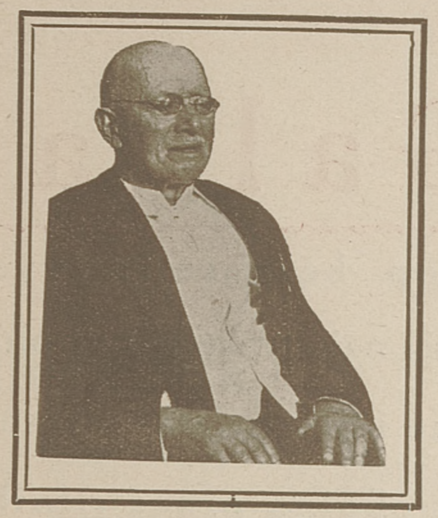
ŁAŃCUCHY

HARTOWANE ŚNIEGOWE PIERWSZORZĘDNEJ JAKOŚCI DOSTARCZA: TOWARZYSTWO KONTYNENTALNE DLA HANDLU ŻELAZEM

KERN i S-ka

KRAKÓW	WARSZAWA	POZNAN	LWÓW	KRÓL.-HUTA	BORYSŁAW	GDANSK
ul. Kopernika 6	ul. Marszałkowska 147	ul. Piekary 16/17	ul. Kopernika 18	ul. Katowicka 32/34	ul. Drochobycka	Münchengasse 4/6

Aleksander Michałowski
sławny pianista polski, oświadcza:



Prof. Aleksander Michałowski, nestor polskich pianistów, genjalny wykonawca utworów Chopina.

„Jedyną cechą wyróżniającą dobre radjo jest jego zdolność oddawania pełnego tonu każdego instrumentu w całej orkiestrze. Wydobyć delikatną nić piccolo obligato, utrzymać pełną głębię tonu basów, w proporcjonalnym stosunku do melodji całej orkiestry, oto, ciężkie próby z których Radjo Marconi wywiązuje się z honorem."

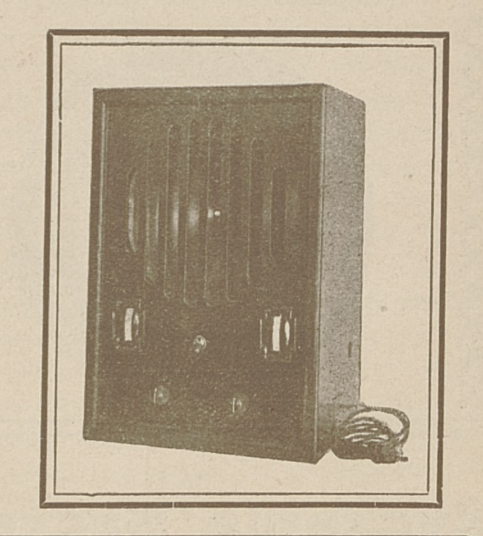
Czy może być lepsze świadectwo stwierdzające czystość audycji?

MARCONI

WARSZAWA, Marszałkowska 142 ŁÓDŹ, Piotrkowska 84 LWÓW, Akademicka 14

EKRADYNA 4 LS/2G

łatwoprzenośny 4-o lampowy odbiornik Marconi z wbudowanym znakomitym 4-o biegunowym głośnikiem i eliminatorem stacji lokalnej, pracujący wprost z sieci oświetleniowej, bez baterji i bez akumulatora. Ekradyna 4 LS/2G daje oprócz odbioru stacji lokalnej możność świetnego odbioru stacyj europejskich, zapewniając nadzwyczajną czystość odbioru. Cena zł. 1.150.— z lampami. Wystarczy mały zadatek, by otrzymać ten wspaniały odbiornik jeszcze na Gwiazdkę. Do nabycia we wszystkich większych firmach radjotechnicznych.



P-1074. Marconi, Magazines, Poland, December.

Życzenia Szczęśliwego Nowego Roku wszystkim czytelnikom i przyjaciołom pisma składa Redakcja i Administracja „AUTO".

auto

styczeń 1931



Co przyniesie nowy rok w technice samochodowej?

W postępie techniki samochodowej trudno się naprawdę zorjentować. Fabryki samochodowe obu półkuli corocznie wypuszczają nowe modele, reklamując je szumnie jako rewelacyjne i wielekroć lepsze od poprzednich. Udoskonalenia istotnie są wprowadzane, ale jak to zaznaczaliśmy wielokrotnie dotyczą przedewszystkiem zewnętrznego wyglądu i drobnych udogodnień dla jadących. Spróbujmy jednak na chwilę nie poddać się tej sugestywnej reklamie i przypomnijmy sobie, że każdy z nas zna napewno samochód marki X lub Y model z roku 1919-20, który właściwie zupełnie dobrze chodzi i jeżeli właściciel na nim niechętnie jeździ, to głównie dlatego, że maszyna ta obecnie trochę śmiesznie wygląda ze swą niską chłodnicą, wysoką karoserją i z wąskiemi gumami zamiast balonów. Czy jednak mechanizm tej maszyny różni się tak bardzo od *przeciętnego* samochodu z roku 1930?

Musimy sobie szczerze powiedzieć, że zmiany w mechaniźmie są nieistotne. — Szczególnie małe różnice stwierdzimy w konstrukcji samochodów amerykańskich. Jest to zupełnie zrozumiałe. Przemysł amerykański cały swój wysiłek twórczy skoncentrował nie na doskonaleniu samochodu, a na doskonaleniu środków produkcji. — Osiągnął w tym kierunku bardzo wiele, zbudował maszyny, przy pomocy których mógł wyrzucać dziennie setki, a nawet tysiące samochodów. Ale przez to samo przemysł amerykański stał się konserwatywny, niechętnie przyjmował jakąkolwiek zmianę, bo to zmuszało go do kupowania nowych kosztownych obrabiarek, przyjmował zaś chętnie tylko takie ulepszenia, które mógł wykonać na posiadanych maszynach. Postęp konstrukcyjny znajdował lepsze warunki w Europie, gdzie mniejsze fabryki łatwiej mogły się imać wyrobu nowych modeli. — Więc samochody z łamanemi osiami, samochody bezramowe powstały i zostały zrealizowane na starym lądzie.

Napęd na przednie koła był też pierwej budowany w Europie, a został przyjęty przez fabrykę amerykańską, bo udało się go zbuodwać, stosując z nielicznemi zmianami normalne elementy konstrukcyjne. (patrz art. inż. Glücka w No. 11/12 „Auto").

Dzisiaj przemysł amerykański przeżywa, jak wiadomo, ciężki kryzys. Doprawdy niezwykle ciekawie zapowiada się wpływ tego kryzysu na przyszłą konstrukcję amerykańskich wozów. Oto konserwatywne i niechętne wszelkim zmianom dyrekcje fabryk odwołują się do swych biur konstrukcyjnych z żądaniem nowych pomysłów, bo przy dzisiejszym nasyceniu rynku można sprzedać w Ameryce tylko całkiem nowy i naprawdę ulepszony samochód. Wydziały finansowe zdecydowane są na konieczne inwestycje, o których nie chciano słyszeć w czasach pomyślnej konjunktury. Dla konstruktorów samochodowych zaczął się okres realizowania swych długo tłumionych planów. Niewątpliwie wielu z nich sięgnie też po ideje do starej lekceważonej Europy. Faktem jest, że biura konstrukcyjne fabryk amerykańskich pracują i spodziewać się należy, że rok 1931 przyniesie światu naprawdę *nowy model seryjnego* samochodu.

K. WALLMODEN



PONIŻEJ 0°C!

ZWRACAJCIE UWAGĘ NA DOBRE DZIAŁANIE SYSTEMU CHŁODZENIA WASZEGO SAMOCHODU! CHŁODNICA O ILE NIE JEST ZAOPATRZONA W ŻALUZJE, WINNA BYĆ OKRYTA POKROWCEM ABY CHŁODNICA NIE ZAMARZAŁA NALEŻY NAPEŁNIAĆ JĄ NIE CZYSTĄ WODĄ A JEDNĄ Z PONIŻEJ PODANYCH MIESZANEK:

PRZY TEMPERATURZE DO −20°C

SPIRYTUSU SKAŻONEGO	10%
GLICERYNY	15%
WODY	75%

PRZY TEMPERATURZE PONIŻEJ −20°C

SPIRYTUSU SKAŻONEGO	20%
GLICERYNY	15%
WODY	65%



SAMOCHODEM po POLSCE

IŁŻA — ZAWICHOST — SANDOMIERZ — UJAZD

Możliwości turystyczne automobilisty, zamieszkałego w Warszawie są naogół ograniczone. Przeważnie jest to człowiek pracy i na wycieczkę może poświęcić najwyżej 1½ — 2 dni czyli tak zwany „week-end". W promieniu zaś zasięgu takiej dwudniowej wycieczki jest mu znane zaledwie kilka godnych widzenia miejscowości. Więc każdej wolnej soboty lub niedzieli kieruje swe koła do nazbyt już mu dobrze znanych okolic i posila się: łososiem w Kazimierzu, w Łowiczu rakami, a w rezultacie jego zapędy estetyczno-krajoznawcze przekształcają się w zamiłowania kulinarne.

A jednak nawet środkowa Polska, choć turystycznie najbiedniejsza, posiada piękne, a mało znane ogółowi automobilistów, zakątki. Coprawda może nie z punktu widzenia krajobrazowego lecz w każdym razie bardzo wartościowe jako piękne zabytki historji, sztuki i budownictwa. Trzeba je tylko znaleźć. To też chcąc w tej mierze dopomódz naszym automobilistom zwróciłem się do Zakładu Architektury Polskiej i Historji Sztuki przy Politechnice Warszawskiej. Zakład ten, znajdujący się pod światłem kierownictwem prof. dr. O. Sosnowskiego, już od szeregu lat rozwija intensywną działalność na polu inwentaryzacji i badań naukowych nad zabytkami naszej sztuki i budownictwa, to też okazał się skarbnicą wiadomości niezmiernie cennych dla turysty. Przedtem jednak niż zaznajomić z niemi ogół automobilistów, należało je dopełnić wiadomościami marszrutowo-drogowemi. To też przyjąłem je jako materjał do szeregu wycieczek jeśli tak można nazwać „eksploracyjnych", które redakcja „Auto" łącznie z biurem Turystycznem A. P. zamierza urządzać systematycznie, wyszukując ciekawe a mało znane cele wycieczek jedno, lub dwudniowych.

Jako cel pierwszej wycieczki wybrałem Sandomierz z jego okolicami i pewnej soboty, zaopatrzony w odpowiednią ilość „Benzynalu" dosiadłem w towarzystwie inż. Mrajskiego jego małego roadster'u, który to wóz, skonstruowany przez swego utalentowanego właściciela, ma za sobą bogate doświadczenie turystyczne, bo 25.000 kilometrów polskich szos i dróg gruntowych.

Widoki z przebytej trasy: 1) Sandomierz — dom barokowy. 2) Ogólny widok zamku Krzyżtoporskiego. 3) Krzyżtopór — wieża zegarowa. 4) Sandomierz — kaplica kośc. św. Pawła. 5) Opatów — brama „Warszawska". 6) Sandomierz — portal dzwonnicy katedralnej. 7) Sandomierz — ratusz. 8) Figura przydrożna pod Emidowem. 9) Krzyżtopór — fragment głównego dziedzińca.

Drogi z Warszawy do Radomia nie będę opisywał, jest ona mało chwalebnie znana każdemu automobiliście jako jeden z najbardziej rozbitych odcinków szlaku Warszawa—Kraków.

W Radomiu skręcamy z tego szlaku na południowy wschód i po pewnym czasie na horyzoncie ukazuje się malownicza wieża. Jeszcze kilka skrętów, zjeżdżamy w dół i jesteśmy w Iłży z romantycznie zawieszonemi na stromej górze tuż nad miastem ruinami jej zamku.

Początki miasta, jak również geneza jego nazwy ginie w pomroce dziejów. Wiadomo, że już w XIII wieku zamek Iłżański był letnią rezydencją biskupów krakowskich, w 1342 r. bisk. Jan Grot na miejsce drewnianego grodziszcza wybudował murowaną warownię. W ciągu swego istnienia zamek i miasto wielokrotnie przechodziły okresy chwały i upadku, były zniszczone przez Tatarów i Szwedów, gościły wielu królów; pięciokrotnie przebywał tu Władysław Jagiełło, a mury zamku widziały również Zygmunta I i Zygmunta III. Rozegrał się tu również jeden z rozdziałów królewskiego romansu Władysława IV.

Dawny zamek, po spaleniu go przez Szwedów, pomimo częściowego odnowienia w końcu XVII w., stopniowo kłonił się ku upadkowi, ostatecznie zaś zamienił się w ruinę podczas pożaru wynikłego w czasie zabawy urządzonej w nim za okupacji austrjackiej. Obecnie wśród wyszczerbionych murów zieleniеje piękny miejski skwer z którego roztacza się cudowny widok na dolinę Iłżanki i falistą okolicę.

Tuż za Iłżą wjeżdżamy w przepiękny wysokopienny las, towarzyszący nam aż do doliny rzeki Kamiennej. Las ten, stanowiący część dawnych borów Świętokrzyskich, obecnie eksploatowany jest przez Starachowickie Zakłady Przemysłowe. Po wyjeździe z lasów teren nabiera większej falistości. W Lubieni skręcamy w lewo, jeszcze kilka znaczniejszych wzniesień i zjeżdżamy w dolinę Kamiennej, płynącej wzdłuż północnego zbocza Wschodniej odnogi Świętokrzyskich Gór. W Brodach skręcamy ponownie w lewo, poczem malowniczą doliną jedziemy na zachód zbliżając się do Wisły.

Tuż za Ożarowem mijamy drogę wiodącą w lewo do Annopola i po 18 kilometrach wjeżdżamy do Zawichostu.

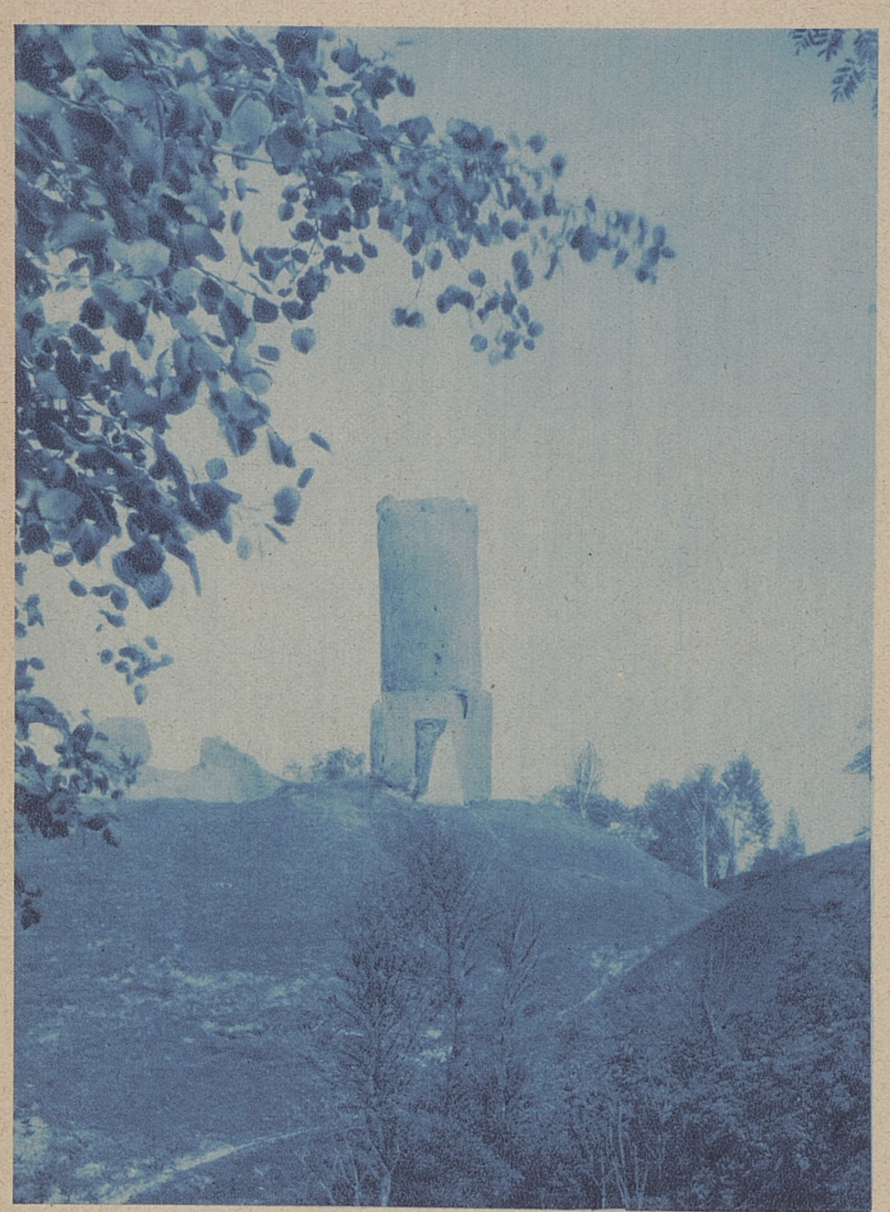
Zawichost na pierwszy rzut oka zdaje się nie przedstawiać nic ciekawego. Drewniane małomiasteczkowe domki, rynek, dalej dwa obok siebie stojące kościoły o frontonach, wybitnie pozbawionych charakteru przez odnowienie w drugiej połowie zeszłego stulecia.

I wielu automobilistów przejedzie obok nie podejrzewając, że pierwszy z nich, to jedna z najszacowniejszych świątyń Polski. Dopiero gdy wejdzie na podwórze kościelne i obejdzie go od tyłu, przed jego oczyma roztoczy się widok pełen majestatu. Tuż pod nogami, u stóp urwistego wybrzeża toczy swe wody Wisła, w której przeglądają się sędziwe, pokryte patyną wieków, głazy starodawnej budowli.

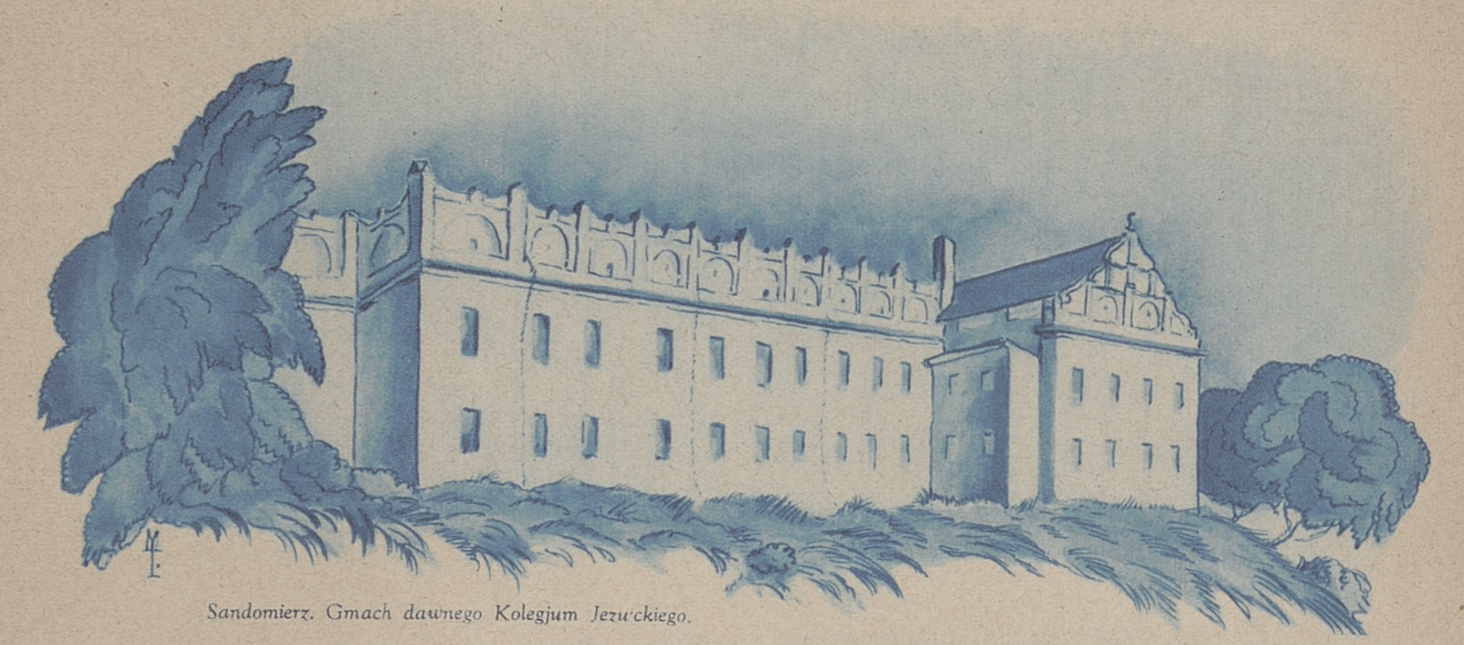
Kościół ten, założony 18 kwietnia 1255 r. przez Księcia Sandomierskiego Bolesława ,,dla dobra duszy Leszka, xiężny Grzymisławy i Kunegundy'' jest jedną z pierwszych świątyń Franciszkańskich w Polsce. Przetrwał on najazdy Tatarskie, wojny Szwedzkie i przez całe istnienie przedrozbiorowej Polski pełnił, wraz z ufundowanym przy nim przez wyżej wymienionego księcia szpitalem i klasztorem, szlachetne posłannictwo niesienia oświaty i pociechy okolicznemu ludowi.

W przepojonem średniowieczem wnętrzu kościoła zwraca na siebie uwagę nagrobek matki fundatora — księżnej Grzymisławy. Wiązania dachowe kościoła, to jeden z najstarszych okazów staropolskiej misternej sztuki ciesielskiej.

Przy wyjeździe z Zawichostu, szosa gwałtownie opada i zdawałoby się ginie w nurtach Wisły. Lecz to tylko optyczne złudzenie; w ostatniej chwili skręcamy w prawo i jedziemy dalej na południe, mając nieomal po sam Sandomierz po lewej stronie rozlewiska rzeki, po prawej zaś urwiste spady. Mniejwięcej na połowie drogi mijamy wieś, na którą nie zwróciło by się uwagi, gdyby oczy nie padły na stojący tuż przy szosie wielki rzeźbiony sarkofag z empirowym orłem, zaopatrzony w lakoniczny napis: ,,Powstańcom 1863 r. — wieś Dwikozy''. Sarkofag ten, któregoby się nie powsty



Iłża. Wieża Zamkowa.



Sandomierz. Gmach dawnego Kolegjum Jezuickiego.

działa nawet stolica, został przed dwoma laty wystawiony sumptem a częściowo i pracą własnych rąk mieszkańców wsi, na miejscu gdzie w pamiętnym roku ostatniego powstania pochowano we wspólnej mogile kilkudziesięciu bojowników o wolność.

Za Dwikozami szosa oddala się nieco od Wisły i staje się coraz bardziej górzystą. Jeszcze dwa wzniesienia, nie ustępujące bodajże drodze do Morskiego Oka, i przez średniowieczną bramę Opatowską wjeżdżamy do jednego z najdawniejszych grodów Polski — Sandomierza. W hotelu „Polskim" omywamy się z kurzu drogowego, a w restauracji pani Łukaszewiczowej spożywamy bezsprzecznie należący się nam posiłek, poczem możemy już udać się na zwiedzanie miasta.

Pierwszą wzmiankę o Sandomierzu znajdujemy w kronikach Gallusa (1097r.). Już wtedy miasto to współzawodniczyło pod względem wielkości i bogactwa z owoczesnym Krakowem. Znajdowało się ono nieco bardziej na zachód, w pewnem oddaleniu od zamku. Częste jednak napady zmusiły mieszkańców do przeniesienia się pod bezpośrednią obronę murów warownych i obecnie z t. zw. Starego Sandomierza pozostał jedynie, wyrastający pomiędzy łanami pszenicy, romański kościół Św. Jakóba. Kościół ten został ufundowany ok. 1200 r. przez ks. Adelajdę, córkę Kazimierza Sprawiedliwego. Jest to jeden z nielicznych już u nas w kraju zabytków architektury romańskiej. Pięknym jest portal wejściowy i stojąca obok warowna dzwonnica, upamiętniona w „Popiołach" Żeromskiego opisem obrony przeciw oblegającym miasto wojskom austrjackim. W tchnącym szlachetną prostotą wnętrzu zwraca na siebie uwagę płyta grobowa założycielki kościoła ks. Adelajdy.

W pewnej odległości od kościoła Św. Jakuba, również poza obrębem obecnego miasta, wznosi się kościół Św. Pawła. Założony w r. 1226, kościół ten był kilka razy przebudowany, tak, że obecnie jego elewacja nosi charakter barokowy. W r. 1809, w czasie oblężenia austrjackiego, okopały się tu i z powodzeniem wytrzymały wszystkie ataki nieprzyjaciela dwie polskie kompanje pod dowództwem podpułkownika Białkowskiego. Jako świadectwo gorących walk, które się tu wtedy toczyły, pozostały w murach zewnętrznych świątyni (szczególniej od strony zachodniej) liczne pociski armatnie. We wnętrzu budzą zainteresowanie wzruszającej naiwności freski.



Sandomierz. Brama Opatowska.

W pobliżu kościoła znajduje się ludzką ręką wzniesiony kopiec uwieńczony kamieniem z wyrytym napisem „Salve Regina" Według podania temi słowami w r. 1260 żegnało się ze światem 49 wyrżniętych przez tatarskie wojska Nagaja i tu pochowanych zakonników dominikańskich.

Obecny Sandomierz, po przeniesieniu go pod obronę zamku, został opasany murem warownym zaopatrzonym w szereg bram. Z murów tych pozostała jedynie wymieniona wyżej, a pokryta patyną wieków, brama Opatowska. Gotycki jej trzon został zaopatrzony w późniejszych czasach w malowniczą renesansową attykę. Taki sam charakter nosi, znajdujący się na środku rynku, ratusz.

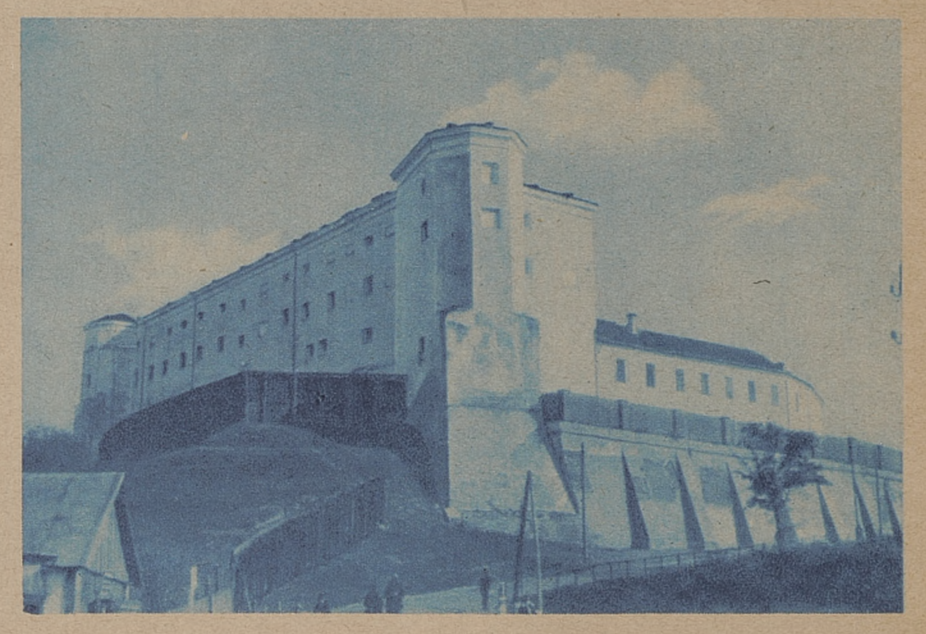
Domy miejskie, choć nie odznaczające się wybitnem bogactwem ornamentyki, odzwierciadlają jakby w skrócie historję naszego budownictwa: od sędziwego gotyku domu dziejopisarza Długosza, poprzez renesansowe podcienia na rynku, aż do beztroskich barokowych domków ukrytych w cieniu katedry.

Katedra, choć założona w r. 1121, nosi obecnie charakter nieco późniejszy bo gotycki i to częściowo zeszpecony nieumiejętnem odnowieniem. Dopiero wchodząc do wnętrza ogarnia nas królewski majestat tej prastarej świątyni — niegdyś kolegjaty pod wezwaniem Panny Marji. Wysokie sklepienia, oparte na lesie wiekowych filarów, giną w półmroku. Z murów presbiterjum patrzą na nas surowe oblicza świętych odtworzonych pędzlem sprowadzonych przez Władysława Jagiełłę malarzy kijowskich.





Średniowieczne budowle Sandomierza: u góry obronna wieża kościoła Św. Jakóba, u dołu — wejście do domu kronikarza Długosza.



Sandomierz. Zamek.

Dołem, pod temi freskami, stoją w 2 rzędach przebogato rzeźbione renesansowe stalle, ściany zaś, filary i konfesjonały wdzięczą się wymyślnie wygiętą linją okazów barokowej rzeźby i ornamentyki.

W pobliżu katedry, na wysokiej skarpie, stromo spadającej ku roztokom wiślanym, bielą się renesansowe mury sławnego Kolegjum Jezuickiego. Poważne, pozbawione wszelkiej ornamentacji mury uwieńczone są piękną renesansową attyką zdającą się powtarzać rytm płynącej dołem fali.

Po drugiej strony katedry, oddzielony od niej tak obficie w Sandomierzu spotykanym parowem, wznosi się zamek. To co teraz widzimy jest tylko jednem ze skrzydeł dawnej warowni. W r. 1656, po oblężeniu przez Stefana Czarneckiego, szwedzi — opuszczając Sandomierz — podłożyli pod zebrane w lochach zamkowych wielkie zapasy prochu zapalone lonty. Gdy już część wojska polskiego weszła w obręb twierdzy, prochy wybuchły, unosząc ze sobą dwie trzecie zamku wraz z życiem ok. 2000 żołnierzy. Scenę tę, odtworzoną z wielką fantazją można oglądać na jednym z obrazów katedralnych.

Tyle co do ważniejszych zabytków miasta. Główną jednak jego ozdobą jest falistość terenu oraz bogata roślinność w której Sandomierz (prócz rynku, oraz bezpośrednio przytykających do niego uliczek, noszących wygląd wybitnie „handlowy") formalnie tonie.

Z miasta wyjeżdżamy przez bramę Opatowską, poczem natychmiast, przy stacji benzynowej, skręcamy w lewo. Mijamy Lenarczyce oraz Włostów i po 30 kilometrach jazdy jesteśmy w Opatowie.

Najciekawszym zabytkiem tego miasta jest jego prastara Kolegjata zaliczona przez Długosza i Bielskiego do rzędu najdawniejszych świątyń polskich — t. zw. Kościołów Duninowskich. Warto w tem miejscu powiedzieć parę słów o owianym legendą twórcy tych kościołów — Piotrze Duninie „comesie" na Skrzynnie. Człowiekowi temu — ulubieńcowi Bolesława Krzywoustego — podania przypisują narodowość to duńską, to serbską, to znów normandską. Według tych podań Dunin miał bardzo burzliwą młodość — zajmował się korsarstwem, raubritterstwem, wkońcu zaś złupił skarb królów duńskich i wraz z nim ukrył się do Polski. Tu, po latach, ustatkował się, poczem odbył pieszą pielgrzymkę do Rzymu. Skruszonemu pątnikowi Papież rozkazał na znak pokuty wybudować w Polsce 7 kościołów. Po powrocie do kraju Dunin zabrał się natychmiast do dzieła i w rezultacie (musiał się poczuwać do bardzo wielkich grzechów!) wybudował świątyń 77.

Ostatnie badania historyczne zdarły z pamięci Dunina część jego romantycznego nimbu, a mianowicie z 77 kościołów, o jednakowym typie przypisywanych dziedzicowi na Skrzynnie, dotychczas stwierdzono iż jedynie około —7 zawdzięczają swe istnienie samemu Duninowi. Reszta budzi pewne zastrzeżenia i część uczonych badaczy przypisuje je raczej pobożności najbliższej rodziny królewskiego ulubieńca.

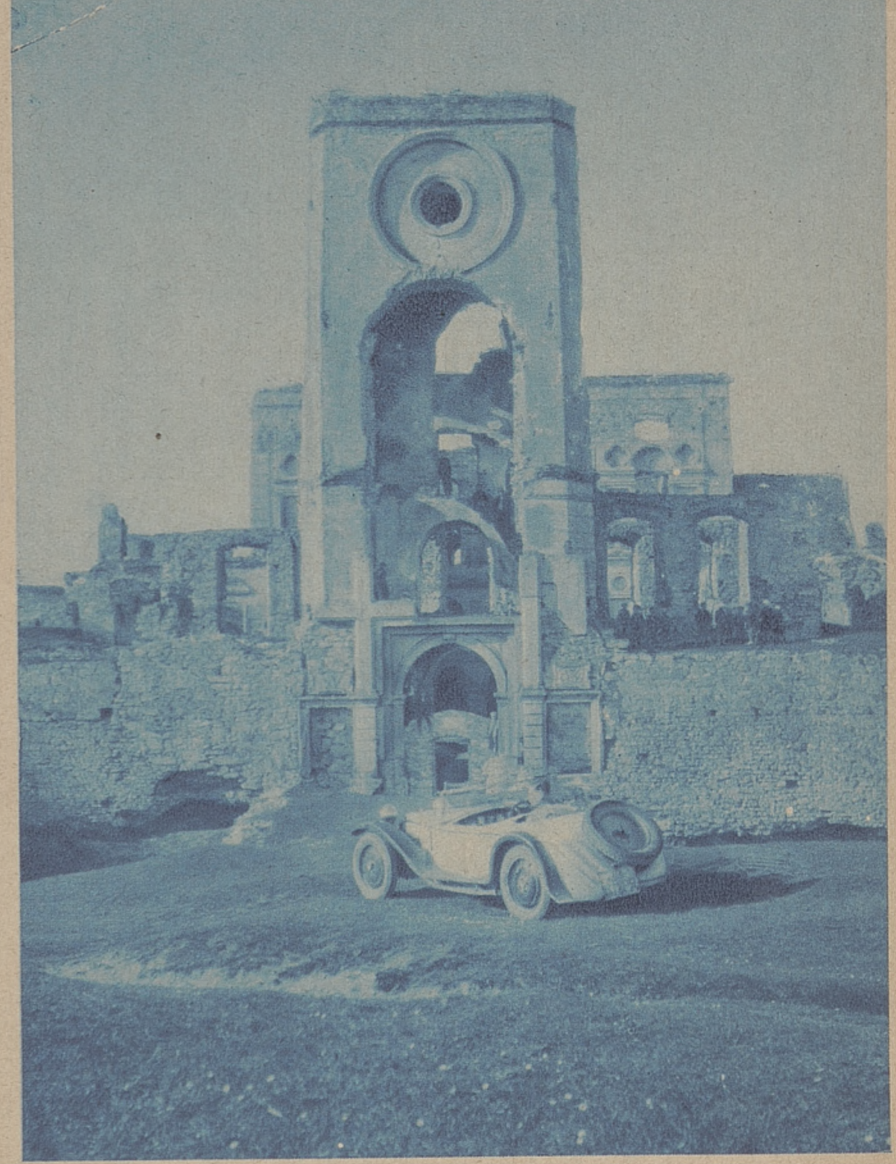
Kolegjata opatowska zachowała front, wieże i główną nawę w pięknym stylu romańskim. Jedynie boczne kaplice otrzymały przy późniejszem odnowieniu szatę

gotycką, a wieże zostały uwieńczone barokowemi kopułkami.

Na początku swego istnienia Opatów należał do zakonu Templarjuszy, sprowadzonego tu przez ks. Henryka Sandomierskiego — syna Bolesława Krzywoustego. W r. 1518 miasto zostało za 10.000 złotych odkupione przez Krzysztofa Szydłowieckiego, który nietylko zaopatruje Oppatów w mury obronne i warowne bramy, lecz dla wygody mieszkańców zakłada, bodaj że pierwszą w Polsce, instalację wodociągową. Z murów miejskich zachowała się dotychczas, u stóp kolegjaty położona, przysadzista a ponura brama warszawska, ozdobiona jedynie znajdującą się na murze zewnętrznym płaskorzeźbą wyobrażającą smoka opleconego wkoło herbu fundatora.

Wyjeżdżając z Opatowa w kierunku południowo-zachodnim, zbliżamy się do jednego z najważniejszych celów naszej wycieczki, świadectwa wielkopańskiego giestu jednego z możnowładców XVII wieku Krzysztofa Ossolińskiego, zamku Krzyżtopór w Ujeździe.

Mijamy wieś Kobylany i na 13-ym kilometrze od Opatowa a $2\frac{1}{2}$ kilometra przed Iwaniskami, zbaczamy z szosy w lewo. Pięknie wysadzoną drzewami aleją, po 700 metrach, przejeżdżamy obok zabudowań folwarcznych majątku Planta, poczem, wzdłuż ogrodzenia ogro-



Samochód W. M. przed główną bramą Krzyżtoporskiego zamczyska.

du dworskiego, wjeżdżamy wprost przed siebie na polną drogę. Po jednym kilometrze przecinamy tor kolei wąskotorowej, poczem następuje dość znaczny zjazd, następnie zaś brzegiem lasu, po przebyciu niewielkiego strumyczka, wjeżdżamy przecudowną starodawną aleją zamkową pod górę do zabudowań dworskich majątku Ujazd. Razem cały odcinek od szosy wynosi 4 kilometry. Droga, choć gruntowa, zdaje się nie nastręczać trudności nie do przezwyciężenia. Jedynie należy wystrzegać się okresów wielkich deszczów, gdyż wtedy strumień, o którym wyżej mowa, może stać się przeszkodą bardzo niebezpieczną.

Natychmiast po wyjechaniu poza obręb zabudowań dworskich otwiera się przed nami niespodziewanie imponujący widok. W odległości kilkuset metrów, na wzniesieniu do którego przytuliły się chałupy wiejskie, rozsiadły się wyszczerbione mury jednego z największych

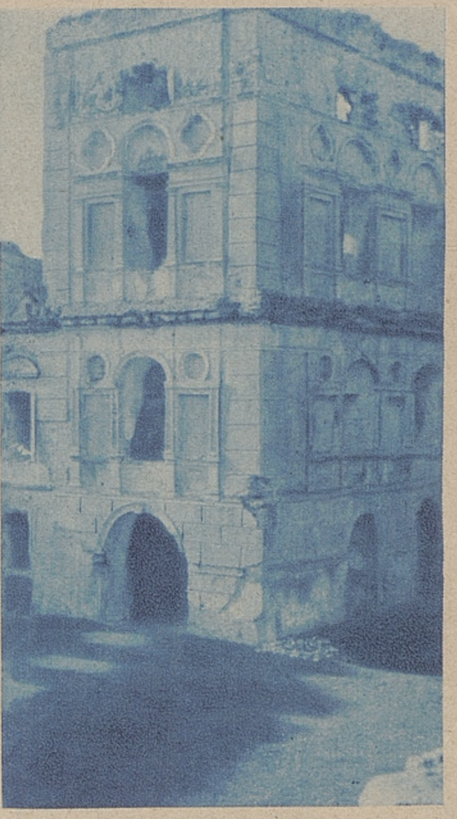
Radom 30
Iłża
14
Lubienia
5
Brody
20
18
Ostrowiec
21
Zwoleń 59
Lublin 90
Ożarów
18
22
18
Kielce 63
Opatów
Zawichost
10
3
4
Iwaniska
30
17
Sandomierz
Ujazd
Jarosław 107
Tarnów 106

Obecny wygląd Krzyżtoporu od strony zachodniej, (ze zbiorów Z. A. P. i H. S.)

i najbogatszych w swoim czasie nietylko w Polsce lecz również i w całej Europie zamków renesansowych.

Pomiędzy chatami wjeżdżamy na wzniesienie, omijamy mury zamku i oto stoimy przed główną jego bramą ozdobioną z obydwuch stron olbrzymiemi wykutemi w monolicie płaskorzeźbami wyobrażającemi godło rodziny Ossolińskich — krzyż i topór. Od tego godła, oraz od imienia jego właściciela wzięła początek nazwa zamku.

Dobra i wieś Ujazd już w XII wieku były wymienione w akcie uposażeniowym klasztoru Jędrzejowskiego, w połowie XV w. dziedzicami są Oleśniccy, w XVI— Zborowscy, w roku zaś 1584 przechodzi Ujazd na własność Krzysztofa Ossolińskiego — brata Jerzego, Wielkiego Kanclerza Koronnego. W roku 1631 przystępuje Ossoliński do budowy zamku, przyczem pracy tej nadaje charakter i rozmiary godne swego wielkiego nazwiska. Dość powiedzieć iż budowla, obejmująca około 12000 m^2 powierzchni, kosztowała 3 miljony owoczesnych złotych polskich, a praca przy niej, choć prowadzona w wybitnie szybkiem, jak na tamte czasy tempie, trwała okrągłe 13 lat.



Krzyżtopór. Narożnik głównego skrzydła.

Koncepcja budynku wiernie odzwierciadla ambicje możnowładców renesansowych. Zamek posiadał ilość okien równą ilość dni w roku, liczba większych komnat odpowiadała liczbie tygodni, dwanaście wielkich sal miało przypominać ilość miesięcy, cztery zaś baszty narożne odpowiadały porom roku.

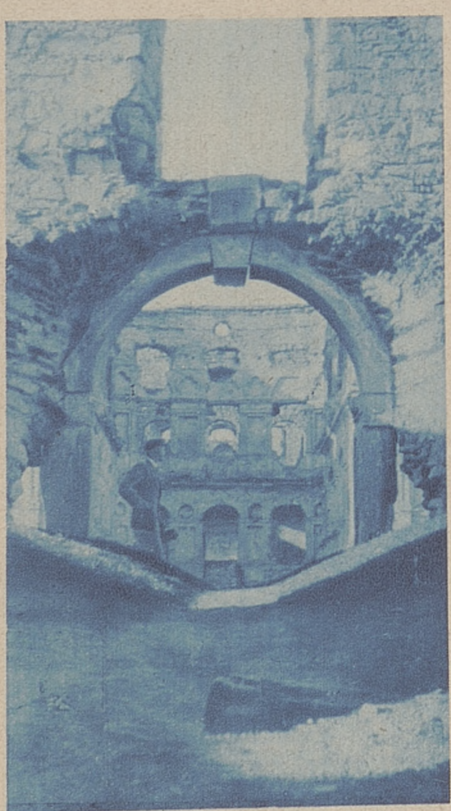
Również rozplanowanie zamku zostało zakrojone i rozwiązane na sposób godny Michała Anioła, przyczem budowniczemu udało się szczęśliwie połączyć charakter rezydencyjny budynku ze znaczną jego obronnością. Dziejopis wypraw Karola Gustawa, Puffendorf w swoich kronikach poczytuje zdobycie Krzyżtoporu za jedno z największych dzieł szwedzkiego oręża. Podaje on jednocześnie szczegóły urządzenia zamku dające wyobrażenie o przepychu, który się tam roztaczał. A więc mury zewnętrzne były ukwiecone wiszącemi ogrodami, żłoby w stajniach wykonano z drogocennego marmuru, znajdująca się zaś w ośmiokątnej wieży sala jadalna, miast sufitu, posiadała szklaną taflę, nad którą był urządzony basen ze złotemi zamorskiemi rybkami.

Ossoliński niedługo cieszył się swem

Projekt odnowienia Krzyżtoporu przy przekształceniu go na hotel turystyczny, (ze zbiorów Wydz. Arch. Pol. Warsz.)

dziełem; w kilka lat po jego ukończeniu umiera i zamek przechodzi w ręce Kalinowskich. W r. 1655, to znaczy dokładnie w jedenaście lat po wybudowaniu rezydencji, zostaje ona oblężona, zdobyta i spalona przez wojska szwedzkie. Pozostaje nienaruszone tylko jedno ze skrzydeł zamkowych. W r. 1770 zamknęli się tu i bronili konfederaci barscy, przyczem zamek uległ powtórnemu pożarowi i od tego czasu stoi niezamieszkały, jedynie ogromem i potęgą swych murów dając świadectwo bogactwu złotego wieku Rzplitej.

Przez bramę wjazdową, o której była wyżej mowa, po uprzedniem przebyciu kamiennych łuków dawnego mostu, niegdyś w części zwodzonego, trafiamy na trapezoidalny główny dziedziniec zamku. Obszerna ta przestrzeń z trzech stron obudowana jest oficynami mieszczącemi niegdyś w najniższem swem piętrze przestronne stajnie, nad niemi zaś komnaty gościnne i służbowe. Naprzeciw bramy wznosi się wielki blok centralny, przecięty w środku rodzajem otwartego kurytarza łączącego dziedziniec główny z drugim, owalnym w planie, służącym niegdyś za swego rodzaju



Krzyżtopór. Widok z bramy na dziedziniec.

„patio" dla okalających go sal recepcyjnych. Szczegóły ornamentacyjne, pilastry oraz bogate a stylowe obramienia drzwi i okien, wykonane z kamienia ciosowego, zachowały się dotychczas i łącznie z ponadgryzanym już gdzieniegdzie zębem czasu i wojen murem nasuwają wspomnienia olbrzymów z forum rzymskiego.

Miejsca na murach, niewypełnione ornamentyką architektoniczną, posiadały niegdyś na wzór rzymskich penatów, wykonane „el fresco" portrety przodków i rodziny właściciela, umieszczone zaś pod niemi tablice marmurowe dotychczas przekazują pamięci zwiedzających ich nazwiska. Ostatnia z tych tablic, wmurowana widocznie po całkowitem ukończeniu budowy, zaopatrzona jest w następujący tekst: „Ojczyźnie mej polskiej, Województwu Sandom., braci mej miłej, w honor domowych i pamięci, Krzysztof z Tenczyna Ossoliński, W-da Sandomierski, ukończył. 1644". Z fresków niestety dotychczas zachowały się tylko dwa i to w stanie znacznego zniszczenia.

Z dziedzińca owalnego wchodzimy do wnętrza zamku. Przechodząc niekończącym się labiryntem pokoi, ku-

rytarzy i sal doznaje się uczucia podziwu: wszak ten kolos, to dzieło jednego tylko człowieka, to tylko cząstka jego fortuny przeznaczona przez kaprys na zadośćuczynienie swej dumy i uwiecznienie nazwiska! Zaiste, epoka renesansu miała giest, nawet u nas w Polsce!

W ciągu perygrynacji po ruinach trafiamy na wspomnianą już ośmiokątną komnatę jadalną; zachowały się tu szczątki wielkiego kominka z wyrytym nad nim napisem: ,,Miły w tym domu pokój przemieszkuje, gdzie mąż przygrywa żona przyśpiewuje".

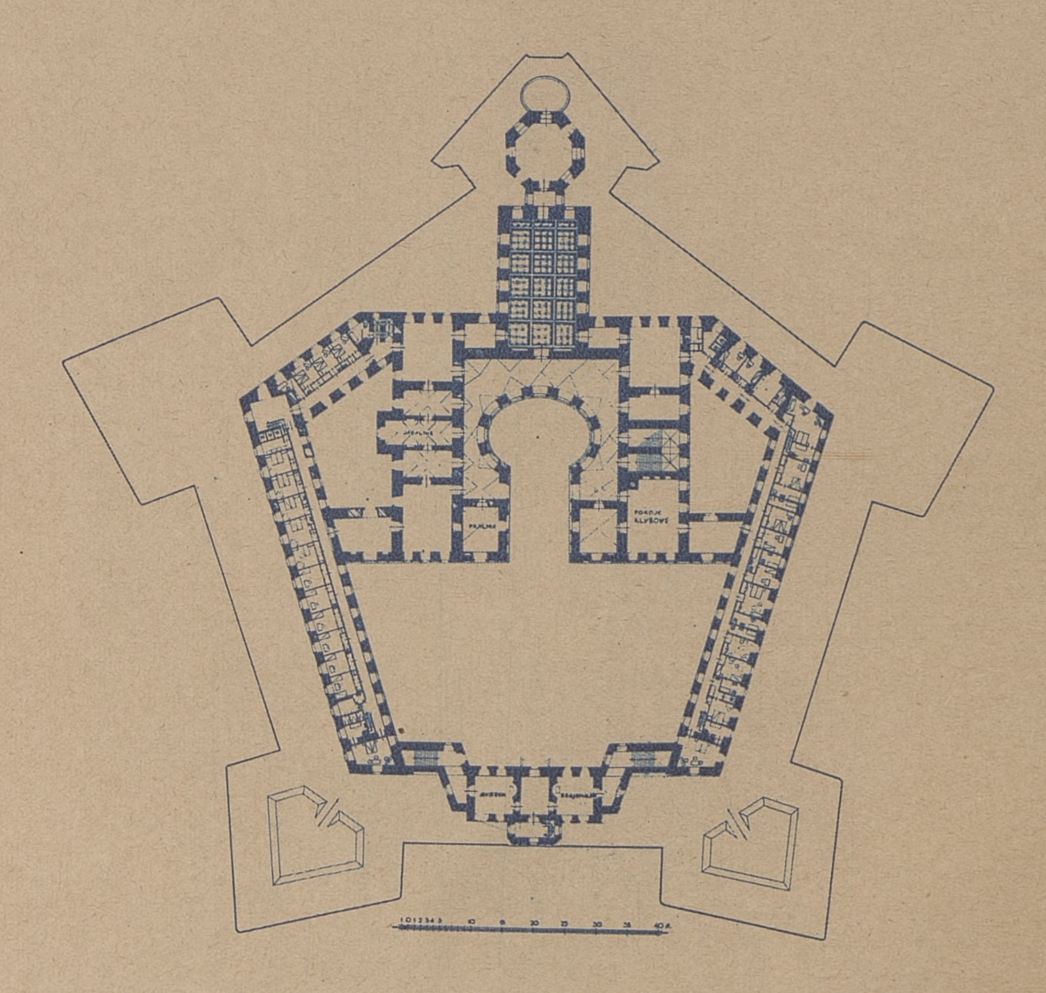
W końcu wychodzimy na zewnętrzne mury, dźwigające niegdyś opisywane przez Puffendorfa ogrody, przed ośmiokątną wieżą stoi druga, mniejsza i okrągła, mieszcząca w sobie, tak na wypadek oblężenia niezbędną dla twierdzy, studnię. Dziś z pod niej wypływa strumień zasilający drzemiące u stóp ruin stawy. Dawniej były tu ogrody pałacowe ozdobione szeregiem mostków i altan. Dziś pozostało z nich tylko kilka malowniczych arkad. Dalej, za wsią i lasem, sfalowała się żyzna ziemia Sandomierska uwieńczona na horyzoncie łańcuchem gór Świętokrzyskich ze Szczytniakiem i Łysicą na czele.

Pięknym jest Krzyżtopór, pięknym pomimo swej ruiny. Mimowoli nasuwają się na myśl słowa Naruszewicza (Djarjusz podróży Stanisława Augusta):". Gmach ten zewnątrz i wewnątrz prawdziwie wielkość starożytnych Polaków w gruzach nawet przypomina."

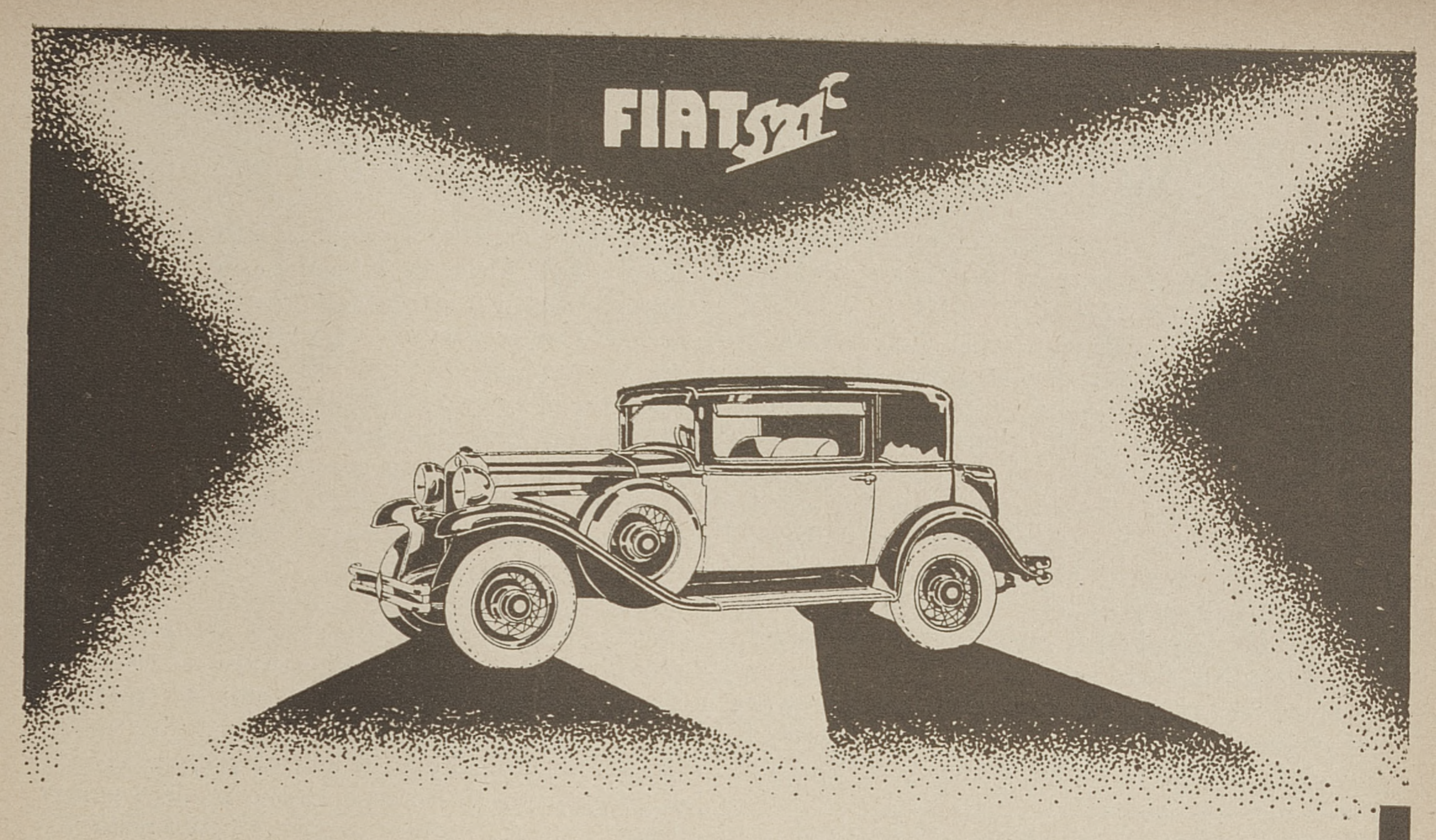
A zaznaczyć należy, iż gruzy te dalekie są od rozpaczliwego stanu innych polskich ruin. Jak twierdzą fachowcy, mury, z punktu widzenia siły nośnej, są nagół zupełnie zdrowe, to też po ,,zaplombowaniu" w nich luk-śladów dawnych wojen, z części konstrukcyjnych brakować będzie jedynie podłóg i sufitów. Zakład Architektury Polskiej, o którym już mówiłem, a dzięki któremu mogłem podzielić się z czytelnikami szczegółami historyczno-architektonicznemi niniejszego artykułu, posiada już opracowany projekt odbudowy Krzyżtoporu i to projekt o założeniu niezmiernie dla automobilistów sympatycznem. Mianowicie, przy całkowitem zrekonstruowaniu dawnego wyglądu zamku, ma on służyć jako hotel-ośrodek dla turystyki automobilowej. Na miejsce dawnych stajen przewidziane są garaże. Oficyny będą zajęte przez pokoje hotelowe oraz (dla wycieczek popularnych) wspólne sale sypialne. Główny zaś blok ma zawierać sale restauracyjne, salony, pokoje klubowe oraz muzeum regjonalne. Naturalnie ze względu na koszta, praca ta nie może być wykonaną jednorazowo, lecz nawet odbudowanie i przystosowanie do zamieszkania chociażby części jednego ze skrzydeł zamkowych, niewątpliwie przyciągnie szerokie rzesze turystów, co znów powiększy finansowe możliwości dalszych prac renowacyjnych.

Projekt Zakładu Architektury Polskiej, dążący do podźwignięcia jednego z najpiękniejszych w Polsce zamków z jednoczesnem stworzeniem dla automobilistów całkowicie z punktu widzenia komfortu współczesnego schroniska, i to położonego w bezpośredniem sąsiedztwie Świętokrzyskich gór a w sercu przepięknej ziemi Sandomierskiej, zasługuje ze wszech miar na uwagę polskiej rodziny samochodowej. To też niewątpliwie z nastaniem piękniejszych dni mury Krzyżtoporskie częściej zaczną odbijać echa sygnałów automobilowych, co w skutkach swych przyczyni się chociażby moralnie do zrealizowania szlachetnych zamierzeń Zakładu.

I. Makomaski



Krzyżtopór. Projekt przebudowy I-go piętra zamku, (ze zbiorów Wydz. Arch. Pol. Warsz.)



COUPÉ ROYAL

To najnowszy typ luksusowych karoserji fabrycznych FIAT, które, zarówno elegancją i pięknem rysunku, jak i komfortowem wykończeniem wewnętrznem odbiegają od szablonu seryjnych karoserji samochodowych i przy przystępnej cenie odznaczają się wyjątkową oryginalnością indywidualnych projektów wielkich artystów sztuki karoseryjnej. Karoserje tego typu mogą być zmontowane na wszystkich podwoziach bieżących modeli FIAT, 514 — 8/30 KM 521C — 15/50 KM 525SS — 22/90 KM, umożliwiając w ten sposób wszystkim sferom nabycie prawdziwie luksusowego sportowego samochodu

POLSKI FIAT S. A.

Biuro Sprzedaży i Salon Wystawowy

Warszawa, Krakowskie Przedm. 13 (Hotel Europejski)

Telefony 685-16 i 643-42.

WRAŻENIA z AMERYKI

II.

KŁOPOTY Z „PARKOWANIEM“.—WIELKIE GARAŻE.— OPIEKA NAD MASZYNAMI.

Ameryka nie jest ,,dobrym'' krajem dla samochodu, bo go się tu nie szanuje i w całej rozciągłości stosuje się do niego zasadę: murzyn zrobił swoje, murzyn może odejść. Gdy amerykanin potrzebuje gdzieś pojechać, siada do samochodu i jedzie, ale gdy już dojedzie, lub wróci do domu po załatwieniu wszystkich swych interesów, wysiada, zatrzaskuje drzwi i odchodzi, pozostawiając samochód samemu sobie na pastwę losu, złodziei i niepogody.

Połowa amerykańskich maszyn, to bezdomne sieroty, które przez całe życie nie widziały garażu, nocując w mrozy i słoty na świeżem powietrzu. Zwłaszcza smutne wrażenie sprawia tysiące takich maszyn, stojących po nocach długiemi szeregami w ciemnych, bocznych ulicach wielkich miast.

W nocy zresztą niema naogół żadnych trudności z pozostawianiem samochodu na ulicy, ale dopiero w dzień rozpoczyna się lekka tragedja z ,,parkowaniem'', które jest jednem z najnieszczęśliwszych zagadnień dla amerykańskich miast, sprawiającem automobilistom i czynnikom odpowiedzialnym więcej zmartwień, niż sama regulacja ruchu.

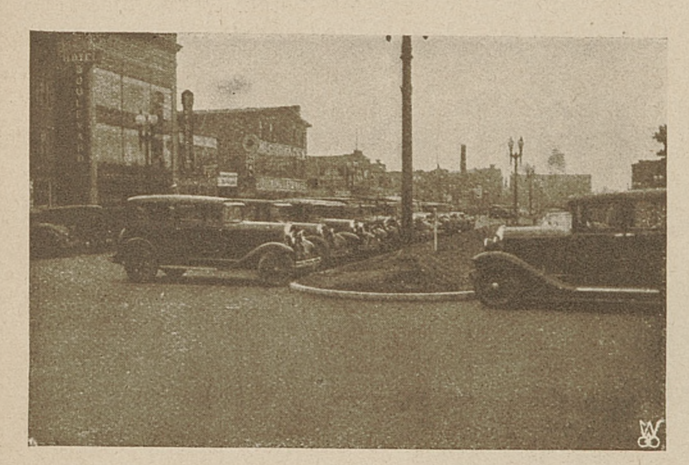
Ze względu na niezbędną przelotność ulic, nie można często wogóle pozwalać w pewnych okresach na pozostawianie na ulicy samochodu, z drugiej zaś strony trzeba wziąć pod uwagę, że znaczna część pracowników i interesantów przyjeżdża do miasta własnemi samochodami i musi je na czas pracy i załatwiania interesów gdzieś pozostawić. Pamiętać przy tem trzeba, że przeciętna amerykańska ulica nie odznacza się zbytnią szerokością, i że budynki, przeznaczone na miejsca pracy są bardzo wysokie i niewielki odcinek ulicy musi ,,obsłużyć'' nieraz kilka tysięcy osób.

Znalezieniu jakiegoś wyjścia z tej trudnej sytuacji przeszkadza w dodatku sprzeczność interesów użytkowników ulicy. Czynniki zainteresowane w szybkim i obfitym ruchu, jak naprzykład towarzystwa tramwajowe i autobusowe i ludzie, którym chodzi o możność szybkiego przejechania przez całe miasto, starają się wpłynąć na to, by było jak najwięcej stref z zakazanem parkowaniem. Przeciwnie zaś, przeciętnemu automobiliście, który przyjechał do miasta dla załatwienia interesów, a także kupcom i przedsiębiorcom, pragnącym ułatwić dostęp do swych sklepów i biur, zależy na tem, by było jak najwięcej miejsc, gdzie możnaby było pozostawić samochód.

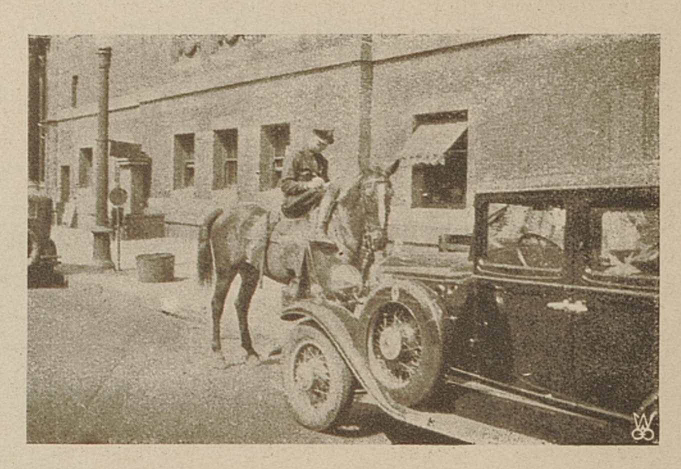
Trudno pogodzić obie strony, gdy się więc teraz dojedzie tam, gdzie już trzeba wyjść z maszyny, rozpoczyna się dla Ameryki dramat poszukiwania miejsca na postój. Nie jest to łatwe: widzi się całe odcinki ulic, na których przy chodnikach jest zupełnie pusto, ale tam właśnie widnieje groźne ogłoszenie ,,No Parking'' — ,,Postój Wzbroniony'', przyczem zakaz ten rozciąga się na przeciąg całej doby lub też pewnych okresów intensywniejszego ruchu.

Znalezienie odcinka ulicy, na którym postój jest dozwolony, nie jest ostatecznie takie trudne, ale znaleźć na nim miejsce dla swego samochodu, to już co innego. Są one zazwyczaj już tak zastawione maszynami, że trzeba nieraz objechać ze 3 lub 4 bloki, zanim się znajdzie kawałeczek wolnej przestrzeni, i to przeważnie równającej się akurat długości jednego samochodu, wstawienie więc go tam wymaga nielada zręczności i umiejętności.

Gdy się już załatwiło interes w biurze lub zjadło obiad w restauracji i chce się odjechać, zaczyna się drugi akt tragedji ,,parkowania'', rozpoczynający się od pięknego retorycznego pytania: ,,A gdzie ja zostawiłem swój samochód?'', bo naprawdę jest trudno spamiętać, gdzie się go ostatecznie po wielokrotnem kołowaniu postawiło.



Samochody pracowników ,,General Electric'' w Schenectady ,,sparkowane'' na szerokim bulwarze



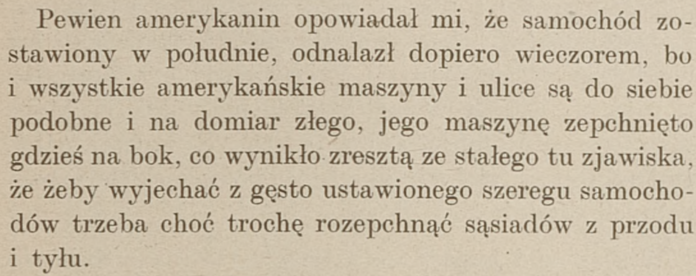
Policjant w Buffalo, wypisujący ,,karny mandat'' dla samochodu, który stanął w niedozwolonem miejscu



Typowa przydrożna stacja benzynowa



Stacja benzynowa firmy „Firestone" w Cincinatti



Pewien amerykanin opowiadał mi, że samochód zostawiony w południe, odnalazł dopiero wieczorem, bo i wszystkie amerykańskie maszyny i ulice są do siebie podobne i na domiar złego, jego maszynę zepchnięto gdzieś na bok, co wynikło zresztą ze stałego tu zjawiska, że żeby wyjechać z gęsto ustawionego szeregu samochodów trzeba choć trochę rozepchnąć sąsiadów z przodu i tyłu.

Zderzaki są wobec tego nieodzowną koniecznością, bo nie zaopatrzona w nie maszyna, już z pierwszej przejażdżki wróciłaby ze zgniecioną chłodnicą i przebitym zbiornikiem.

Fantazja bardzo łatwo poradziła sobie z wyjeżdżaniem z pomiędzy stojących wzdłuż chodnika maszyn: w którejś ze swoich dawniejszych fars Harold Lloyd miał sprytnego Fordzika, który potrafił skręcić równocześnie przednie i tylne koła o 90° i wyjeżdżał bokiem. Rzeczywistość jednak musiała wymyśleć inny środek: ustawianie maszyn na ukos do chodnika, co nietylko ułatwia ustawianie i wyjeżdżanie, ale umożliwia również „sparkowanie" na danym odcinku ulicy większej liczby samochodów.

W każdym razie ilość rozporządzalnego na ulicach miejsca, jest bezwzględnie niewystarczająca i musiano znaleźć jakieś inne wyjście z tej sytuacji.

Przedewszystkiem więc każdy wolny jeszcze w śródmieściu plac budowlany zużytkowany jest na tak zwane „parking place", gdzie pozostawia się maszynę za pewną opłatą, której wysokość waha się w zależności od położenia placu. W dzielnicach skromniejszych i bardziej oddalonych płaci się 15 centów bez względu na długość postoju, a znowuż w centrum Chicago, na Michigan Avenu, widziałem miejsce, gdzie płaciło się 65 centów za pierwszą godzinę i po 45 za każdą następną!

Drugim środkiem zaradczym jest stworzenie wielkich wielopiętrowych garaży. Są to poszczególne „mniejsze" przedsiębiorstwa, posiadające po jednym garażu, jak np. dwudziesto - czteropiętrowy garaż Kenta w New Yorku, albo większe koncerny, posiądające po kilka garaży w różnych miastach, jak naprzykład Genesee, lub też garaże, stanowiące składową część wielkich hoteli lub „buildingów", które w Ameryce są całemi samodzielnemi miastami z biurami, bankami, sklepami, restauracjami, kinami i teatrami. Takie kilkunastopiętrowe garaże posiadają największy w Buffalo hotel Statler, wspaniały gmach braci Fisherów w Detroit i gmach Union Terminal w Cleveland, czyli centralnego dworca, obejmującego nietylko samą kolejową stację, ale i cały szereg biurowych, handlowych i hotelowych budynków.

Nowo-Yorski garaż Kenta zbudowany jest na niewielkim terenie, wobec tego ma kształt wąskiej wieży i transport samochodów na piętra odbywa się za pomocą 8 wind. Jest to rozwiązanie rzadziej spotykane i przeważa system wjazdowych ramp.

W garażach średniej wielkości, należących naprzykład do Genesee, posiadających 8—10 pięter i przeznaczonych na 500 do 800 samochodów, jest tylko jedna rampa dla wjeżdżania i zjeżdżania, co oczywiście kosztem sprawności i bezpieczeństwa ruchu, daje znaczną oszczędność miejsca, zwłaszcza jeżeli zastosowana jest konstrukcja półpięter, bo wtedy rampa wypada krótka i osiąga się dobre wykorzystanie przestrzeni. Dopiero większe garaże, mogące pomieścić do 1,700 jak w Cleveland, lub nawet 2.500 samochodów jak w Albany, stosują już stale system dwuch niezależnych ramp, dzięki czemu np. garaż Fisherów może w ciągu godziny przyjąć lub wypuścić do 800 maszyn. Układ ramp przypomina dwuzwojową śrubę, dostępy do ramp do ruchu w górę i do ruchu w dół są na przeciwnych końcach hali i kierunki ruchu nigdzie nie przecinają się.

Dla samochodów niema jakichś poszczególnych komórek lub boksów, wszystkie razem stoją w ogólnych halach, poustawiane szeregami obok siebie po 2, 3 lub 4 w przestrzeni między dwiema kolumienkami, podtrzymującemi całość konstrukcji garażu.

Zaraz przy wjeździe jest biuro przyjmujące samochód. Wydaje ono „check", którego jedna część pozostaje u właściciela, druga pozostaje na maszynie, a trzecia wędruje do biura obrachunkowego, a pracownik garażu

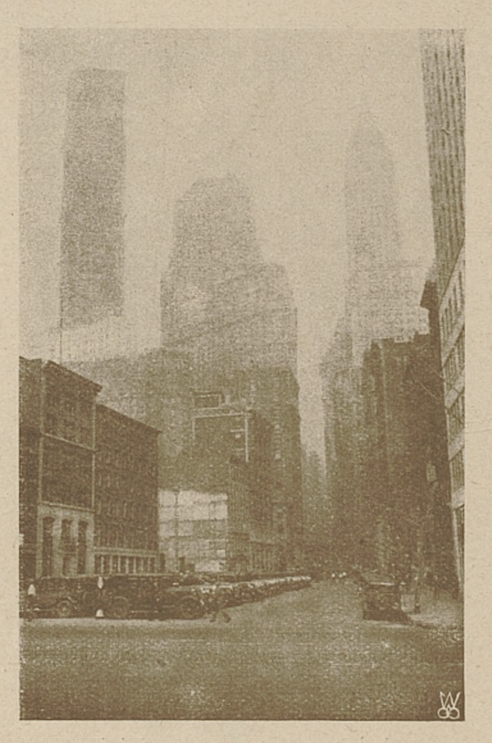
odwozi maszynę na miejsce postoju. Gdy się chce ją zabrać, zgłasza się do znajdującego się przy wyjeździe innego biura, i zanim maszyna nie zostanie sprowadzona na dół, reguluje rachunki. Położony jest przy tem wszystkiem duży nacisk na sprawność obsługi, tak że nawet w niektórych garażach stali klijenci, dla zmniejszenia straty czasu, mogą sami przywozić i zabierać z góry swoje maszyny. W garażu gmachu Fisherów ma się nawet to udogodnienie, że można mieć miejsce na samochód na tem samem piętrze co i wynajęty lokal na biuro i wprost z garażu przejść do innych części gmachu.

Samochód można pozostawić w takim garażu na krótszy okres czasu, przyczem płaci się zazwyczaj od 35 centów za postój do 2-ch godzin, do 1,25 dol. za postój od 18 do 24 godzin. Można mieć i stały abonament na pozostawianie maszyny o dowolnej porze dnia, albo o dowolnej porze nocy, za co płaci się około 20 dolarów miesięcznie, albo wogóle o dowolnej porze całej doby, co kosztuje koło 30 dolarów. Jeżeli wwozi się samochód lub zwozi samemu płaci się mniej, w zależności od wysokości piętra.

Wielkie garaże służą nietylko do przechowywania samochodów, ale również dla obsługi i konserwacji. Niema w nich żadnych warsztatów, bo wszelkie mechaniczne reperacje wykonywane są za słone pieniądze przez stacje obsługi poszczególnych firm samochodowych przyczem płaci się za czas zużyty na reperację i za części zamienne. Posiadają natomiast na jednem z pięter całe instalacje do mycia samochodów, do „symonizacji" czyli nadawania połysku karoserji, do oliwienia podwozia, do regulacji hamulców i naprawy opon.

Zastosowano tu amerykańską organizację pracy: mycie i wytarcie rozłożone tu jest na trzy kolejne czynności i samochód przesuwany jest na trzy specjalne stanowiska, a taka jedna „linja" obsługiwana przez 6 ludzi może wymyć, oczyścić i wytrzeć samochód w ciągu 10 minut. Koszt takiej toalety wynosi dol. 2,50.

Oliwienie obejmuje zmianę oliwy w silniku, a przedewszystkiem smarowanie podwozia. W tym celu samochód zostaje podniesiony przy pomocy hydraulicznego dźwignika lub poprostu wjeżdża na specjalne żelazne rusztowanie i do każdego, wskazanego przez firmę, miejsca wstrzyknięty zostaje smar przy pomocy, bardzo w Ameryce rozpowszechnionych, aparatów systemu Alemite. Każdy samochód ma prowadzony dokładny wykaz smarowań.



Samochody „sparkowane" na mało ruchliwym placyku w pobliżu dzielnicy banków w Nowym Yorku

Wielkie garaże mają maszyny do próbowania i sprawdzania hamulców, co uskutecznia się za darmo, a płaci się tylko za pracę mechanika, zajętego przy ewentualnem ich doregulowywaniu. Jest to przykład jednego z typowych amerykańskich tricków handlowych, opartego na tem, że możność bezpłatnej próby zachęci niewątpliwie każdego do częstego sprawdzania hamulców, a już zauważenie jakichś, często zdarzających się niedokładności, skłoni go do skorzystania z dość słono nawet płatnych, usług mechanika.

Na każdem piętrze jest za darmo powietrze do opon i woda do chłodnic, w większych garażach i benzyna, oczywiście płatna. Mniejsze garaże mają jedną centralną stację benzynową.

Tak mieszka i dba o swój wygląd ta elegantsza i szlachetniejsza sfera samochodów, a jakiż jest los licznej zgrai bezdomnych czterokołowych włóczęgów, a również i tych szczęśliwszych już maszyn, które mają możność „mieszkać" w skleconych z desek garażyskach, przy małych domkach podmiejskich mieszkalnych dzielnic?

Wyglądem i konserwacją tych maszyn opiekują się liczne, porozrzucane po wszystkich częściach miasta i po wszystkich skrzyżowaniach dróg, stacje benzynowe, prowadzone przez większe koncerny naftowe lub fabryki opon. Umieszczone na rogach ulic, zdaleka już przyciągają wzrok jaskrawością, kolorowością i dość miłem naogół urządzeniem domków i całemi szeregami wspaniałych czerwonych i żółtych pomp benzynowych. Wieczorami jarzą się na ich wierzchołkach wielkie białe banie, a całość stacyjki zalana jest światłem, umieszczonych na słupach, reflektorów.

Na takiej stacji można dostać kilka różnych gatunków, tak zwanej w Ameryce „gazoliny", oliwę, smary, opony oraz można dać swą maszynę do oczyszczenia i wysmarowania. Większe stacje mają instalacje do badania hamulców. Wszędzie jest zawsze za darmo powietrze do opon, tak że amerykańskiemu samochodziarzowi nie znany jest trud pompowania ręczną pompką a najczęściej nawet wogóle nie posiada ze sobą narzędzi do zamiany i reperacji gum. Gdy mu „kicha nawali" zakłada zapasowe koło, a popsutą oponę reperują mu na najbliższej stacji.

A. MINCHEJMER

Student Pol.

MIĘDZY STARYM A NOWYM ROKIEM.

O warunkach sprzedaży samochodów w ubiegłym roku słyszy się wśród automobilistów dość sprzeczne między sobą opinje, tembardziej sprzeczne są przewidywania na rok przyszły. — A przecież sprzedaż samochodów jest miarą rozwoju automobilizmu i dlatego interesuje nas wszystkich.

Postanowiłam zatem w tej sprawie zaczerpnąć wiadomości u źródła, t. j. u samych sprzedawców Firm samochodowych. Miałam jednak poważne obawy, że ci panowie przeciążeni pracą, a przygnębieni obecną niewesołą konjunkturą gospodarczą przyjmą mnie raczej z niechęcią, bagatelizując moją ciekawość. Ale uświadomiwszy sobie, że przecież będę robiła wywiad z największymi dżentelmenami wśród sprzedawców i bodajże najlepszymi sprzedawcami wśród dżentelmenów wzięłam odwagę w obie ręce i na pierwszy ogień udałam się do Firmy CITROEN, do przysłowiowo uprzejmego p. Dyrektora Tadeusza Sokołowskiego.

Pan Dyrektor Sokołowski przyjął mnie w swoim obszernym gabinecie, pytając z uśmiechem o powód odwiedzin: „Trzy małe pytania, Panie Dyrektorze, a mianowicie: jakie były warunki sprzedaży i konjunktura płatności w r. 1930-ym? jakie są widoki sprzedaży samochodów na rok 1931, i jakie ogólne wnioski z obecnej sytuacji wyciągnąć można?". Usiadłszy wygodnie w głębokim fotelu, słucham ze skupieniem odpowiedzi:



P. Tadeusz Sokołowski
dyrektor handl. f-my Polskie Towarzystwo Samochodów Citroën

„Faktem jest, iż sprzedaż samochodów w r. 1930 była znacznie trudniejszą, niż w latach ubiegłych, tak, że zadania, które miał pokonać handel samochodowy były o wiele poważniejsze, musimy sobie jednak uprzytomnić, że do niedawna jeszcze rynek samochodowy polski był w stosunku do rynków zagranicznych bardzo łatwy. Trudności, które się obecnie wyłoniły, są jeszcze dalekie od tych, które spotyka się gdzieindziej, a zwłaszcza u naszych najbliższych sąsiadów na zachodzie. Jest to zupełnie zrozumiałe, gdyż warunki w Polsce były i są nadal sprzyjające sprzedaży samochodów. Tak wielkie państwo, o tak wielkich rozmiarach, posiadające naturalne bogactwa, posiada dotąd jeszcze znikomą ilość samochodów; dlatego przypuszczam, iż na długie lata jeszcze zbyt wozów jest w Polsce zapewniony. Jeśli obecnie przez chwilowe przesilenie gospodarcze, wywołane zresztą kryzysem europejskim, odczuwać się daje pewne załamanie, pewna depresja, to jednak nie można na daleką metę wysnuwać wniosków zbyt pesymistycznych.

Największa specyficzna trudność z jaką ma do czynienia handel samochodowy, to przyjmowanie starego wozu, jako wpłaty na poczet nowego i potem sprzedaż tego starego wozu. Nie jest to u nas jeszcze taką plagą, jak na Zachodzie, a zwłaszcza w Ameryce, gdzie sprzedaż używanego wozu jest problemem, nad którego rozwiązaniem głowią się najtężsi specjaliści.

Przeciętny odsetek tych tranzakcji, przy których firma przyjmuje od nabywcy wóz używany, wynosi 25% do 30%; u nas sprawa ta mojem zdaniem zasługuje na bardzo poważne zastanowienie, gdyż w miarę zapełnienia rynku samochodowego problemat ten będzie wzrastał do niepokojących rozmiarów.

Może jestem optymistą, jednak myślę, że kryzys, który obecnie przeżywamy ma i swoje dobre strony, gdyż przyczyni się w pewnej mierze do uzdrowienia stosunków na naszym rynku samochodowym, a sprawa sprzedaży samochodów, zacznie nareszcie być traktowaną jako fach, wymagający specjalizacji i gruntownej umiejętności.

Im trudniej sprzedać samochód, tem więcej korzyści musi sprzedawca zaofiarować swemu klijentowi, wyrażających się w wysokim gatunku i możliwie najniższej cenie towaru, jak również zorganizowanej sieci agentów na prowincji i opiece, którą firma nadal otacza swego klijenta.

Muszę też dodać, że pojemność rynku jest ograniczoną, na skutek słabego rozwoju sieci drogowych; sprawa ta jednak musi znaleźć zrozumienie u czynników miarodajnych, a głównie decydujących. Trzeba przyznać, iż duże wysiłki są już zrobione w tej mierze, jeśli więc tempo zainteresowania w tym kierunku wzrastać będzie, to wkrótce i ten już wzgląd nie będzie hamulcem dla rozwoju handlu samochodowego w Polsce.

Jeśli zaś chodzi o wypłacalność klijenteli, to uważam, że przy umiejętności sprzedaży, przy znajomości stosunków miejscowych, jak również selekcji klijenteli kupującej na kredyt, mogą firmy ustrzedz się w normalnych ramach od niespodzianek. Oczywiście, by taką selekcję módz zrobić, trzeba mieć bezwzględnie odpowiedni towar, tak pod względem ceny, jak i jakości odpowiadający zapotrzebowaniom klijenteli".

* * *

Ośmielona ciekawą i nieszablonową odpowiedzią p. dyr. Sokołowskiego przedsięwzięłam już klasyczną wędrówkę od jednej Firmy samochodowej do drugiej, w kolejności czasu poszczególnych Dyrektorów, którzy łaskawie udzielić mi go chcieli, i skierowałam następnie kroki moje w stronę ul. Sapieżyńskiej do siedziby Polskiego Fiata. W miłym zacisznym gabinecie p. Dyrektora Marchlewskiego, obdarzona przez uprzejmego Gospodarza pięknym ołówkiem, bo i jakżeż wywiad bez ołówka, dowiaduję się ciekawych rzeczy:

Zapytuje mnie Pani o nasze warunki sprzedaży? zaczyna swe objaśnienia p. Dyrektor Marchlewski, otóż były one i są takie; od 30-tu do 40-tu % gotówką, reszta pozostałej sumy w równych 12-tu miesięcznych ratach. Konjunktura płatności w ostatniem półroczu wygląda, jak gdyby w Polsce „wybuchło" ogólne moratorjum. Przecież zabawnem jest, że my uważamy klijenta za wywiązującego się ze swych zobowiązań, jeśli wogóle pokaże się przed terminem płatności weksli, — zapłaci część swego zobowiązania i zażąda prolongaty na resztę. Ilość protestowanych weksli w naszej firmie jest znaczna, ale dzięki może specjalnej

klijenteli, którą obsługujemy, mniejsza niż w Banku Polskim.

Ażeby się zorjentować w możnościach sprzedaży na rok 1931-szy, to warto rzucić okiem na dane dotyczące importu w roku 1930-tym. Otóż import ten w stosunku do roku 1929-go, który to rok był bardzo niepomyślny dla handlu samochodowego, znacznie się zmniejszył. I tak kiedy podczas pierwszych 9-ciu miesięcy 1929-go roku sprowadzono do Polski samochodów za prawie dwadzieścia pięć miljonów, to w tymże okresie roku 30-go wartość importu nie dosięga 14-tu miljonów. Charakterystycznem jest, że spadł również import części samochodowych, który w tymże okresie czasu wyrażał się dla roku 1929-go sumą 32-miljonową, a już w roku 1930-tym 22-miljonową w całej Polsce.

Muszę powiedzieć, iż osobiście zapatruję się pesymistycznie i na rok 1931-szy i uważam, że będzie bardzo szczęśliwie dla handlu samochodowego, jeżeli utrzymamy się na poziomie roku bieżącego.

Powracając zaś do rezultatów kończącego się roku, sądzę, że bardzo niewiele firm samochodowych, pracujących w Polsce zamknie swe bilanse bez strat, a licząc się z możliwościami sprzedaży w roku przyszłym, większość prawdopodobnie zredukuje swoją ekspansję.

Jako ważną wiadomość, która wpłynie niewątpliwie na unormowanie się naszych stosunków dodać mogę, iż Rada Zrzeszeń Kupców i Przemysłowców samochodowych w Polsce, istniejąca rok już bez mała, została przyjęta w Paryżu do BUREAU PERMANENT w charakterze Członka Korespondenta; dzięki czemu Rada Zrzeszeń K. i Przem. Sam. w Polsce będzie miała decydujący wpływ na urządzanie wszystkich wystaw, targów i t. p. imprez w Polsce.

* * *

Gruby piękny wojłok na podłodze tłumi kroki, — jestem w Firmie Zbrojovka na Bagateli 13. Pan Dyrektor Andrzejewski najuprzejmiej objaśnia mnie, iż „bezwzględnie r. 1930 był jednym z najtrudniejszych, jeśli chodzi o sprzedaż samochodów, a to z racji, po pierwsze, wyjątkowo ciężkiej sytuacji gospodarczej przeżywanej zresztą przez całą Europę, a tem samem i przez Polskę, po drugie, przez zmniejszenie się poczucia odpowiedzialności ze strony chętnych posiadania wozów, gdyż trzeba przyznać, iż na samochody w roku 1930-ym przeważnie reflektowali ci, którym zarobki na ten wydatek faktycznie nie zezwalały; zaś kategorja sportsmenów zamożnych z kupnem wstrzymywała się do lepszych czasów. Pewnym niekorzystnym objawem wśród firm sprzedających stał się fakt wzajemnego licytowania się w udzielaniu przesadnie jak najkorzystniejszych warunków sprzedaży, nie licząc się ze skalą odpowiedzialności kupującego, tembardziej, że w byłej Kongresówce nawet i prawo jest przeciw nam, bo broni dłużnika, nigdy wierzyciela.



P. Al. Andrzejewski
Generalny Przedstawiciel Czechosłowackich Zakładów Broni w Brnie.

Co do przewidywań moich na rok 1931-szy, to sądzę, że nastąpi znaczne polepszenie, przedewszystkiem dlatego, że sytuacja wewnątrz kraju po wyborach poprawi się, co niezawodnie wpłynie w odpowiednim stopniu na poprawę życia gospodarczego kraju, z drugiej zaś strony firmy samochodowe, nauczone smutnem doświadczeniem, przejawią większą i wskazaną ostrożność w doborze klijenteli. Może ilościowo sprzedaż będzie przedstawiała się mniej świetnie, ale zato będzie korzystniejszą, bo mniej ryzykowną.

Horoskopy na sprzedaż samochodów w Polsce są mojem zdaniem duże, albowiem Polska, jako wielkie 30-to miljonowe mocarstwo, jest zaledwie na progu automobilizmu. Biorąc jednak pod uwagę stan zamożności ewentualnych kandydatów na kupno samochodów w Polsce, to na największą ilość sprzedaży liczyć mogą samochody małe, mocne, trwałe, nader solidnej budowy, o małym litrażu i taniej eksploatacji, to jest samochody, które muszą się stać artykułami pierwszej potrzeby.

* * *

W kolejności czasu zapoznaję się z „ultra modern” gabinetem firmy „AUTO - SERVICE” na Nowym Świecie 7. Tonę w niziutkim foteliku i słucham ze skupieniem, co mówi Pan Dyrektor Łepkowski:



P. Łepkowski, dyrektor f-my Auto-Service.

W mojej firmie odróżniać muszę przedewszystkiem sprzedaż motocykli od sprzedaży samochodów. Jeśli chodzi o te pierwsze, to sprzedaż ich żywiołowo się zwiększa, gdyż przedewszystkiem na skutek kilkuletniej, usilnej pracy stworzyliśmy bezkonkurencyjną placówkę w tym dziale, a następnie nabywcy motocykli rekrutują się przeważnie z ludzi pracujących, urzędników, którzy wpłacając niewielkie raty miesięczne, nie uszczuplają tem samem zbytnio swego budżetu, i ta klijentela egzystuje zawsze, bez względu nawet na warunki ekonomiczne kraju.

Co do sprzedaży samochodów, to powiedziałbym, że w roku 1930-tym raczej sztuką było nie sprzedawać maszyn niż je sprzedawać; chociaż z jednej strony sprzedawca ponosił kolosalne ryzyko przy niesłychanie słabej kategorji płatników, to jednak z drugiej strony kryzys wytworzył konkurencję, z którą trudno było

niesłychanie iść w zawody, gdyż niektóre firmy samochodowe, będąc poważnie zachwiane, rzucały na rynek wozy po cenie niżej własnego kosztu, naturalnie już bez żadnej kalkulacji, prócz jedynej chęci pozbycia się towaru za wszelką cenę, t. j. nawet poniżej ceny.

Co do horoskopów na rok 1931, to nie będę robił konkurencji pani de Thebe, w każdym razie będzie o tyle lepiej przypuszczam, iż atmosfera na rynku samochodowym zostaje oczyszczoną, gdyż na placu pozostaną tylko firmy mocne, zdrowe, — a tem samem sprzedawać samochody będą ci tylko, którzy będą mieli pełne prawo osiągnąć słuszne z tej sprzedaży zyski. — Duży zaś procent klijenteli, który zaopatrywał się w samochody w firmach likwidujących się, choć zdobywał je tanio, lecz przy ich sprzedaży będzie miał duży kłopot, jako z modelami już z przed paru laty, tem więcej, że nie egzystujące przedstawicielstwa nie będą mogły ,,eo ipso'' otoczyć ich wozów należną opieką i dać im odpowiednią obsługę. Co za tem idzie, nieszczęśliwi posiadacze tanio, zbyt tanio nabytych wozów zwrócą się do firm istniejących, zdrowych, i tam szukać będą pociechy w postaci innych nowych maszyn.

* * *

Odwiedzam następnie Firmę Austro-Daimler w jej nowym lokalu na Trębackiej. W surowym gabinecie przyjmuje mnie p. Dyrektor Zeydowski, chwilę zastanawia się nie tyle nad memi pytaniami, ile nad moją ciekawością, wreszcie udziela mi ciekawych objaśnień w następujących słowach:


P. Włodzimierz Zeydowski dyrektor — inż. Tow. Budowy i Sprzedaży Samoch.

Warunki sprzedaży pewnych firm samochodowych głównie amerykańskich podkopały skromny byt innych firm. Udzielanie zbyt długich rat przy małych wpłatach, przyczyniło się do rozpasania klijenteli, która mając, czy nie mając środków na kupno wozu kupowała samochody, żądając kredytu, do jakiego handel samochodowy nie jest przystosowany.— W społeczeństwie wdrożonem do porządku i do obowiązku jak Ameryka, system długoterminowego kredytu ma absolutnie rację bytu, bo daje średnio zamożnym ludziom możność nabycia środka lokomocji, potrzebnego dla usprawnienia przedsiębiorstwa lub dla wygody własnej. W naszem społeczeństwie jednak, nie przyzwyczajonem jeszcze do poczucia odpowiedzialności za swe czyny i do wypełniania zobowiązań na siebie przyjętych, udzielanie kredytu długoterminowego wywołuje wprost przeciwny skutek: korzystania z okazji, bardzo często bez widoków realnych na dotrzymanie swych zobowiązań.

Ponieważ objaw ten nietylko w branży samochodowej ma miejsce lecz również w każdej gałęzi handlu, tem tłomaczy się też ta szalona inflancja wekslowa, jaka obecnie Polskę zalewa. Ponieważ krajowy przemysł samochodowy jest znikomy i nie odpowiada jeszcze żądaniom, zapotrzebowaniu i usytuowaniu mas, dlatego zniewoleni jesteśmy pokrywać normalne zapotrzebowanie kraju i dążenie do cywilizowanego środka lokomocji, importem zagranicznym. Firmy handlujące, o ile nie są to organizacje fabryczne, inwestytujące w placówkach swych niewspółmiernie wyższy kapitał niż zyski, muszą pokrywać swe zobowiązania płatnicze gotówką, a sprzedawać w warunkach kredytu długoterminowego. — Rok 1930-ty spowodował poważną lukę w tych przedsiębiorstwach; firmy zdawałoby się bardzo poważne finansowo, posiadając kapitał w wekslach klijentowskich, a w ostateczności żadnych środków czynnych, musiały zaprzestać swej egzystencji. Po większej części tylko organizacje, mające za podstawę centra fabryczne, są dla utrzymania ciągłości pracy wspomagane przez swe centrale.

Przemysł łódzki, który z niewypłacalnością klijenteli, jak i z inflancją wekslową również nie mógł sobie dać rady, już od pewnego czasu uzdrowił swój rynek przez wprowadzenie płatności w gotówce. Obrót jest o połowę mniejszy niż przedtem, jednak fabryki stanęły obecnie na podstawach trwałych i mają byt zapewniony. Takie uzdrowienie winno też być wprowadzone i w handlu samochodami. Kogo nie stać na wpłatę przynajmniej trzeciej części wartości wozu, ten nie powinien wozu kupować. Pozatem winno być w Polsce wprowadzone prawo zastrzeżenia prawa własności f-my sprzedającej, stosowane rygorystycznie do tych odbiorców, którzy nie poczuwają się do obowiązku płacenia swych zobowiązań. O ile następna rata miesięczna po odbiorze wozu nie jest uiszczona, daje to już dowód sprzedawcy o niesolidności tranzakcji i powód do wystąpienia o zwrot własności. Wóz odebrany po tym terminie traci zwykle wartość rynkową zasadniczej wpłaty. Pozatem prawo wekslowe winno również przewidywać sankcje karne dla lekkomyślnych wystawców. Czek bez pokrycia naraża wystawcę na sprawę karną za świadome oszustwo, ale zobowiązań płatniczych w formie weksli, mające jakiekolwiek środki materjalne, o czem zwykle pochlebnie podają biura informacyjne, można wystawiać ad libitum i wprowadzać w błąd sprzedających.

Widoki sprzedaży na rok 1931 nie nasuwają żadnych pomyślnych horoskopów. Inflancja wekslowa z roku 1930-go bezsprzecznie będzie miała wpływ i na rok przyszły. Ogólno krajowy stan gospodarczy nie napełni tak prędko środkami płatniczemi rynku, aby można było odczuć odprężenie.

Zapotrzebowanie rynku jednak pozostanie. Społeczeństwo nasze za bardzo już jest przyzwyczajone do samochodu jako środka lokomocji, bez niego obejść się nie może; dlatego wnioskować należy, że rynek będzie potrzebował wozów, jednak handel ograniczy się na samochodach tanich, i na niewielkiej ilości wozów średniej ceny. Samochody drogie stanowić będą zapewne tylko nikły odsetek.

Jednak naczelnem zadaniem handlu automobilowego winno być unormowanie warunków płatności, bo przy obecnym stanie rzeczy dotychczasowy system jest nie do utrzymania. Łatwowierni sprzedawcy, którym zależy tylko na pozbyciu się wozu, w ostateczności system ten przypłacają swoją egzystencją.

Wieleż to setek wozów lekkomyślnie nabytych, potem dla błahego powodu, czy grymasu i zwykle w terminie zbliżającej się płatności zostało zwrócone firmom. Objekty takie zalewają dziś nasz rynek, stwa-

rząjąc zator dla napływu nowych, lepszych modeli. Ponieważ handel samochodowy w Polsce już od 10-ciu lat stopniowo wzrasta, zatem i rozwiązanie kwestji używanych wozów staje się palące.

Wiadomo, że w naszych warunkach drogowych samochody nawet najlepsze znacznie szybciej podlegają zniszczeniu, jak w innych krajach. Niema u nas jeszcze lub są w zaczątkach dopiero organizacje, zajmujące się sprzedażą wozów używanych. Obecnie klijentela jest do tego przyzwyczajona, że samochód swój używany oddaje firmie sprzedającej wóz nowy, jako wpłatę. Jest to wielkim balastem dla firmy przyjmować wozy używane obcej marki. Za używane maszyny stawiane są niejednokrotnie żądania fantastyczne; zatem sprzedawca nowego wozu, licząc się z taką sytuacją, musi ceny swego wozu tak skalkulować, by przyjęcie używanego wozu przedstawiało minimum ryzyka i to jest niejednokrotnie powodem spotykania zbyt wysokich cen za samochody, które w kraju swego pochodzenia stanowią zaledwie czasem tylko ¼ wartości ceny sprzedażnej w Polsce.

* * *

Zaglądam do Firmy Oświęcim-Praga na Kredytowej. Dyrektor Barylski przyjmuje mnie, że się tak wyrażę „a la fourchette”, gdyż firma zmienia swe locum na ładniejsze i obszerniejsze pomieszczenie, stąd stan przejściowy, wysłuchuje mych pytań z powagą i otoczywszy się kłębami dymu wonnego cygara udziela mi następujących informacyj:


P St. Barylski, dyrektor Warsz. Oddziału „Oświęcim Praga“

Ponieważ Oddział Fabryczny Oświęcim-Praga został w Warszawie otwarty dopiero z dniem 1-ym sierpnia, a do tego czasu przedstawicielstwo było w niewłaściwych rękach, trudno mi jest zorjentować się czy warunki sprzedaży i konjunktura płatności poprawiły się w jesieni czy też pogorszyły; natomiast stwierdzić muszę, że samochody Praga weszły na rynek przyjęte przez społeczeństwo nasze z wielką sympatją, do czego zresztą przyczyniły się w znacznej mierze zwycięstwa naszych benzynowych amazonek, a przedewszystkiem nienotowany dotąd w annalach naszego sportu fakt zdobycia nagrody teamowej przez zespół pań.

Godne zauważenia jest, iż wielką przyszłość w Polsce mają samochody ciężarowe i autobusy, a szczególniej w obecnej dobie tendencja w tym resorcie zwraca się gwałtownie ku „Europejkom”, a to z powodu ekonomji w zużyciu paliwa, mocnego podwozia i trzymania się drogi.

Co do konjunktury płatniczej, to będąc oddziałem fabrycznym niezmiernie jesteśmy skrępowani w sprzedaży wozów, gdyż fabryka nawet w dzisiejszych czasach wymaga 100--tu procentowej pewności siły płatniczej klijenta. Zawdzięczając tej polityce fabrycznej nie posiadamy protestów, lecz sprzedaliśmy niestety tylko 50 procent tej ilości wozów, jaką mogliśmy sprzedać.

Fabryka nasza, nie przewidując poprawy gospodarczej w Polsce produkcji swej nie powiększa, ale przeprowadziła pewną zmianę, a mianowicie: dotychczasowo montowaliśmy w Polsce 2.000 wozów rocznie, obecnie zaś będziemy produkować w 100-tu procentach całkowicie w Polsce jeden typ osobowy, oraz jeden typ ciężarowy; pozostałe zaś będą montowane tak jak do tej pory z części sprowadzanych. Obecnie wyrabiamy w Polsce całkowicie ramy podwozia, osie, oraz karoserje.

Tendencją naszej fabryki jest obniżenie ceny samochodu do takich granic, ażeby każdy średnio zamożny obywatel mógł nabyć samochód w okresie płatniczym 18-to miesięcznym na dogodnych ratach.

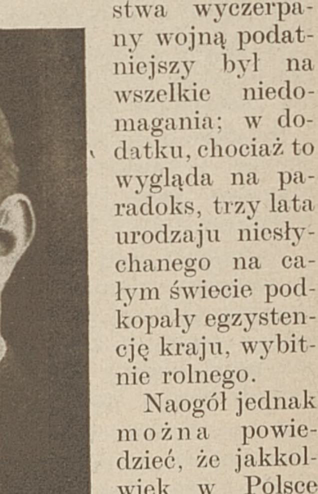
Jestem zdania, że fabryki, które chcą nadal sprzedawać w Polsce samochody, winny otworzyć swoje własne fabryki, by iść za hasłem społeczeństwa „Polski rynek dla polskich towarów”.

Fabryka Oświęcim Praga wychodzi z założenia, iż sprzedawać samochody jest rzeczą łatwą, lecz utrzymanie klijenta jest znacznie trudniejszem i właśnie dlatego tworzymy we wszystkich większych miastach oddziały fabryczne, gdzie nie mogą być robione jakiekolwiek nadużycia na niekorzyść klijenta, oraz stwarzamy stacje obsługi, by ułatwić klijentom nie posiadającym własnych szoferów staranne utrzymanie wozu.

* * *

Dyrektor Spacek w cichym, nieco przyciemnionym gabinecie Firmy Tatra-Auto na Czerniakowskiej łaskawie udziela mi parę cennych uwag.

Na całym świecie panuje fenomenalny kryzys, jakiego dotąd nie notowano. Ekonomiści łamią sobie głowy, jakby temu zapobiedz, lecz jak dotąd bezskutecznie. Prawie we wszystkich krajach Europy kryzys ekonomiczny daje się we znaki a dochodzi tam nawet, gdzie dotąd było jeszcze względnie dobrze. Polska odczuła go wcześniej, chociażby z tego powodu, iż organizm państwa wyczerpany wojną podatniejszy był na wszelkie niedomagania; w dodatku, chociaż to wygląda na paradoks, trzy lata urodzaju niesłychanego na całym świecie podkopały egzystencję kraju, wybitnie rolnego.


P. H. Spaček dyrektor f-my „Tatra-Auto“

Naogół jednak można powiedzieć, że jakkolwiek w Polsce robi się małe obroty, to jednak jest tutaj lepiej, aniżeli w innych krajach, gdyż na skutek dostatku zboża, warunki życia są uprzystępnione dla szerokich mas, podczas, gdy w krajach wybitnie i tylko uprzemysłowionych te właśnie masy głód cierpią i są miljony bezrobotnych.

Sprzedaż samochodów naturalnie i w naszej firmie ucierpiała na skutek wyżej wspomnianego kryzysu, tembardziej, że samochody do dziś dnia, chociaż są artykułem pierwszej potrzeby, jednak ceną odbiegają „nieco" od artykułów codziennego niezbędnego użytku, niestety!

Co do płatności klijenteli w r. 1930-tym, to muszę powiedzieć, że byłem bardzo ostrożny i nie sprzedałem wozu, nie mając 100 procentowego zabezpieczenia. Uważam, że firmy, które po „amerykańsku" sprzedawały swe samochody, byle tylko zbyć największą ilość wozów, nie bacząc na odpowiednie zabezpieczenie tranzakcji, byłyby straciły nawet w okresie zupełnie normalnym, bez żadnego kryzysu, gdyż wszystko w życiu wymaga znajomości swego fachu: — nieudolni i nieoględni wpadają. Firmy samochodowe, które pracowały ostrożnie i stosują zarazem jak najdalej posuniętą oszczędność, przetrzymają zwycięsko ten przykry kryzys i doczekają się wreszcie lepszych dni.

* * *

We firmie Bracia Stefan i Piotr Bergman, przedstawicielstwo Forda, informuje mnie jeden ze współwłaścicieli:

Mimo bardzo słabej konjunktury samochody Ford cieszą się dużem powodzeniem.

Sprzedaż nasza jest dobra, byłaby jednak znacznie lepszą, gdyby nie daleko stosowana obecnie ostrożność, do której zmusza nas ogólna sytuacja na rynku. Odczuwamy dotkliwie brak ustawy ratalnej, która właśnie w dziedzinie handlu samochodami, ze względu na stosunkowo znaczne objekty, jest kwestją palącą.

Jesteśmy zdania, iż widoki na rok przyszły są znacznie lepsze niż się naogół przypuszcza, specjalnie jeśli chodzi o samochody niedrogie. Wygrają one niewątpliwie w stosunku do wozów średnich i drogich, tembardziej, iż niezaprzeczenie wozy te stoją dzisiaj na nieosiąganym dotychczas poziomie.

W Polsce kursuje około 40.000 samochodów — oznacza to około 2—3000 samochodów rocznie niezbędnych dla zastąpienia wozów wycofanych z ruchu.

Spodziewamy się więc znacznych obrotów w samochodach prywatnych, ciężarowych, a także taksówkach, przyczem przy tych ostatnich bierzemy pod uwagę wyłącznie kierowców-właścicieli.

Natomiast jeśli chodzi o komunikację autobusową, to jesteśmy zdania, iż niedomagania tej dziedziny są znacznie głębszej natury niż obecna depresja i dlatego ogólna poprawa konjunktury może, zdaniem naszem, przytępić obecny kryzys komunikacyjny, nie będzie jednak ona w stanie go usunąć.

Z przyjemnością stwierdzić możemy, iż naogół obeznanie się publiczności z techniczną stroną samochodu i jego obsługą uczyniło duże postępy, co pracę naszą znacznie ułatwia.

Powyższe w połączeniu ze staranną kontrolą dostarczanych przez nas wozów, już podczas pracy w rękach nabywcy, umożliwia posiadaczowi samochodu osiągnięcie w całej pełni korzyści, wypływających z posiadania własnego środka komunikacji lub tran sportu.

Sprawie samochodów towarowych przypisujemy znaczenie pierwszorzędnej wagi. Jesteśmy zdania, iż specjalnie w naszych warunkach jest ona niemniej ważną niż sprawa transportu osobowego. Jeżeli ktokolwiek nie zdaje sobie należycie sprawy jak dalece kwestja ta jest ważną, niechaj zastanowi się nad tem, iż wartość każdego najdrobniejszego przedmiotu codziennego użytku zawiera w sobie znaczny odsetek kosztów transportu czy to surowca, czy też gotowego produktu.

W tej dziedzinie mamy w Polsce bardzo wdzięczne i obiecujące pole do pracy.

* * *

W Firmie „NIKTAN" przyjmuje mnie Pan Inżynier Tuszyński, wysłuchuje cierpliwie mych pytań, zamyśla się chwilę i mówi:

„Aczkolwiek Przedstawicielstwa samochodowe są zwykle finansowane przez Banki, które ustalają warunki tranzakcji, my jednak wskutek niewielkiej ilości klijenteli idziemy na wszelkie warunki, o ile dany klijent może być uważany za „mocnego", czyli odpowiedzialnego.

Sezon tegoroczny co do ilości sprzedanych wozów moglibyśmy uznać za zadawalniający, jeśli brać pod uwagę ogólną ilość sprzedanych samochodów, jednakże z punktu widzenia kalkulacji handlowej ilość ta jest absolutnie niewystarczającą, nawet dla pokrycia kosztów ogólnych.

Zapotrzebowanie na samochody jest od mniej więcej półtora roku stłumione w Polsce, jednak przyjdzie chwila, iż ono wybuchnąć musi i to z żywiołową siłą, wtedy wytworzy się pęd ku nabywaniu wozów, i te firmy samochodowe, które przetrzymają obecny kryzys będą robiły złote interesy, gdyż Polska ma bezwzględnie za mało samochodów, a życie jest silniejsze od wszelkich konjunktur.

Tem nie mniej nie wierzę, by w Polsce mogły się utrzymywać stale interesa o wielkim zakroju, gdyż stan naszego rynku samochodowego podlega ciągłym wahaniom, które możnaby porównać z krzywą „sinusoidalną" wykazującą raz napięcie, raz spadek, po nim znów napięcie i t. d. Wielkie zarobki zrealizowane w dobrym roku muszą być pochłonięte w roku spadku konjunktury.

Pogłoski o przewidywanem wielkiem podniesieniu ceł winny również wpłynąć na klijentelę jako impuls do przyśpieszenia decyzji, gdyż w niedalekiej przyszłości ceny wozów mogą podskoczyć do 50%, a wytwórczość polska w najbliższych latach absolutnie nie będzie w stanie wydołać zapotrzebowaniu".

* * *

Pan Dyrektor Jaroszewski w Firmie „STUDERS" na Fredry śpieszy się bardzo, gdyż czekają na niego w banku, jest już w palcie, więc krótko i zwięźle odpowiada na me pytania, a mianowicie: „Nasza firma udziela zasadniczo kredytu od 12-tu do 18-tu miesięcy. Naogół konjunktura sprzedaży samochodów w tym roku była słabsza, niż w latach ubiegłych, a zdolność płatnicza klijenteli sumarycznie wziąwszy pozostawiała wiele do życzenia, gdyż posiadamy niestety około 15% protestowanych weksli.

Co do horoskopów na rok 1931-szy, to uważam, że ze względu na wynik wyborów, a co za tem idzie

stabilizacji politycznej, trzeba się spodziewać znacznej poprawy warunków gospodarczych, które będą miały niewątpliwie wielki wpływ na handel samochodowy, tem więcej, iż po likwidacji wielu małych firm samochodowych konkurencja znacznie się zmniejszy. Widoki na sprzedaż samochodów w Polsce na rok przyszły są jak najlepsze, liczyć się jednak trzeba będzie, iż jaknajdalej idąca ostrożność w sprzedawaniu wozów na kredyt każdej firmie tylko korzyści przynieść może".

* * *

Na Mazowieckiej 7, Firma „SKODA" wszystkie swe obszerne biura mieści na IV-tem piętrze. Dyrektor Romanowicz najuprzejmiej informuje mnie szczegółowo w następujących słowach:

„My nasze warunki płatności uzależnialiśmy zawsze od klijenteli, t. j. od jej zdolności płatniczej. Zasadniczo bez absolutnej pewności uzyskania swej należności tranzakcji nie zawieraliśmy, co w związku z konjunkturą, która istnieje na rynku polskim, miało miejsce bodaj w większości wypadków.

Co do konjunktury sprzedaży napotykaliśmy, przypuszczam na te same trudności, co i inne firmy na terenie Polski. Słaba siła nabywcza u nawet bardzo ongiś zamożnej klijenteli była powodem, iż sprzedaż przewidywana na rok 1930-ty w rzeczywistości okazała się mniejszą o 50%.

Co do roku 1931-go, to niezbyt optymistyczne mogę stawiać horoskopy, jednak nie widzę obaw, ażeby rynek polski w roku 1931-szym miał być słabszym od roku 1930-go, a nawet prawdopodobnie powinien dać znacznie lepsze rezultaty.

Na sezon roku 1931-go czynimy normalne przygotowania tak w dziale propagandy prasowej, jak też indywidualnej, rozszerzając w tym kierunku swoją akcję. Nasza firma pracuje na rynku polskim za pomocą swoich własnych oddziałów po wszystkich miastach wojewódzkich, jak również zapomocą agentów i przedstawicieli prowincjonalnych.

Licząc się jednak z dość znaczną ilością wozów potrzebnych jeszcze do nasycenia rynku polskiego, trzeba mieć pewność, że dla każdej placówki samochodowej poważnie zorganizowanej jest jeszcze w Polsce dużo do zrobienia w związku z silnym rozwojem automobilizmu i wielkiem zainteresowaniem w tej dziedzinie wszystkich sfer naszego kraju".

* * *

Dyrektor Potok w Firmie „E S P E R" na Marszałkowskiej wysłuchuje mych pytań z melancholijnym uśmiechem: „Proszę Pani, ja nie jestem optymistą, a gdy wogóle stan ogólny gospodarczy w Polsce przedstawia się raczej smętnie, to cóż dopiero można powiedzieć o handlu samochodami! Gdy się weźmie w dodatku pod uwagę, że stosunki nasze są do tego stopnia nienormalne, że uzyskanie pokrycia weksli klijenta zależnem jest w wielu wypadkach li tylko od jego uczciwości, gdyż często się zdarza, że klijent dziś jeszcze „dobry", jutro staje się „żaden", dlatego my nawet w obecnej dobie niechętnie dokonywujemy tranzakcji.

Co do horoskopów na rok przyszły, to trudno cokolwiek przewidzieć, jeśli jednak kryzys będzie trwał dalej, to sytuacja przedstawiać się może raczej smutno, jeśli nie powiem beznadziejnie!! Osobiście sądzę, iż nie należy oczekiwać poprawy na rynku samochodowym przed najmniej dwu latami".

M. de LAVAUX

NUMERACJA I NAZWY GŁÓWNYCH ARTERYJ DROGOWYCH W POLSCE

Poczynając od wiosny roku bieżącego, na skutek zarządzeń centralnych władz drogowych, są umieszczane stopniowo na znakach kilometrowych i drogowskazach, znajdujących się na głównych arterjach drogowych, — cyfry, oznaczające numeracje tychże dróg. Ponieważ szerokiemu ogółowi automobilistów może nie jest wiadomem, co ta numeracja oznacza i do czego służy, przeto omówimy ją szczegółowo.

Drogi publiczne każdego kraju podlegają klasyfikacji. Dokonywa się ona w zależności od ich znaczenia gospodarczego i politycznego, ważności z punktu widzenia komunikacyjnego, handlowego, turystycznego, administracyjnego, tranzytowego, obrony granic i t. d.

Sklasyfikowane odpowiednio drogi otrzymują następnie na stałe swe oddzielne nazwy, wyrażające się w postaci liter, liczb, lub określeń przymiotnikowych, względnie kombinacyj liter z liczbami, lub wyrazami. Nazwy te są oznaczane na mapach służących dla celów administracyjnych, komunikacyjnych, czy turystycznych.

Klasyfikowane są wszędzie przedewszystkiem główne arterje drogowe, pozostające przeważnie w administracji państwowej. Podobnież i w Polsce zostało to przeprowadzone.

Ze względu, że stolica naszego Państwa zajmuje środkowe położenie geograficzne kraju, przeto drogi państwowe wybiegające z Warszawy do granic Państwa zostały nazwane traktami ośrodkowemi. Zaś drogi łączące poszczególne punkty dwóch sąsiednich traktów ośrodkowych, nazwano traktami łącznikowemi.

Trakty ośrodkowe rozpoczynają się albo od Warszawy, albo od punktów pośrednich innych traktów ośrodkowych, wychodzących z Warszawy.

Traktom ośrodkowym nadano numerację porządkową arabską: Nr. 1, Nr. 2, Nr. 3 i t. d.

Nr. 1 otrzymała droga Warszawa—Modlin—Sierpc—Rypin — Grudziądz — Tczew (Gdańsk) — Reda — Puck.

Następne numery dane zostały traktom ośrodkowym w porządku kolejnym, licząc w kierunku ruchu wskazówek zegarowych — od lewej strony ku prawej.

Drogi państwowe znajdujące się w wycinkach między dwoma sąsiedniemi traktami ośrodkowemi otrzymały numery ułamkowe: licznikiem jest numer drogi ośrodkowej z lewej strony wycinka, jeżeli patrzeć od Warszawy w kierunku granic Państwa, mianownikiem — numer porządkowy traktów łącznikowych, jeżeli liczyć od punktu przecięcia się dwóch tworzących wycinek sąsiednich traktów ośrodkowych.

Każda droga państwowa posiada oprócz numeru także i nazwę od krańcowych miejscowości (miast, osad, lub wsi, które łączy dana droga, z wymienieniem w razie potrzeby punktów pośrednich), np. droga oznaczona na szemacie Nr. 8/7 nazywa się „droga państwowa Stanisławów—Buczacz—Czortków".

Następujące drogi ośrodkowe otrzymały nazwy przymiotników:

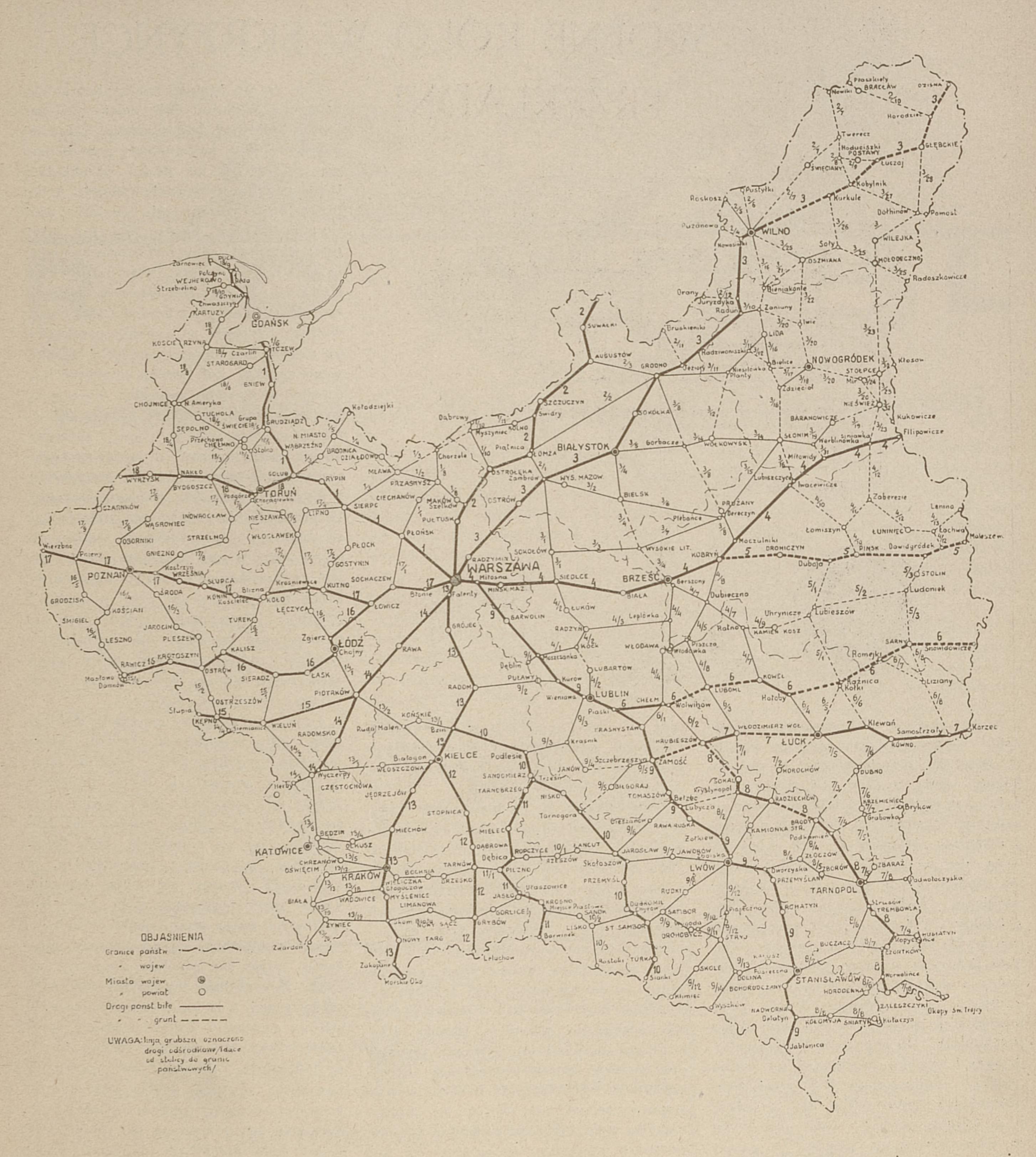
Droga	Nr. 1	nazywa	się	traktem	Gdańskim
,,	Nr. 2	,,	,,	,,	Kowieńskim
,,	Nr. 3	,,	,,	,,	Wileńskim im. Marszałka Piłsudskiego
,,	Nr. 4	,,	,,	,,	Brzeskim
,,	Nr. 5	,,	,,	,,	Pińskim
,,	Nr. 6	,,	,,	,,	Chełmskim
,,	Nr. 7	,,	,,	,,	Wołyńskim
,,	Nr. 8	,,	,,	,,	Podolskim
,,	Nr. 9	,,	,,	,,	Lwowskim
,,	Nr. 10	,,	,,	,,	Sandomierskim
,,	Nr. 11	,,	,,	,,	Dukielskim
,,	Nr. 12	,,	,,	,,	Tarnowskim
,,	Nr. 13	,,	,,	,,	Krakowskim
,,	Nr. 14	,,	,,	,,	Częstochowskim
,,	Nr. 15	,,	,,	,,	Wieluńskim
,,	Nr. 16	,,	,,	,,	Kaliskim
,,	Nr. 17	,,	,,	,,	Poznańskim
,,	Nr. 18	,,	,,	,,	Toruńskim

Jako punkt zerowy dla traktów ośrodkowych rozpoczynających się w Warszawie przyjęta jest oś kolumny pomnika Króla Zygmunta III na placu Zamkowym w Warszawie.

Dojazdy od dróg państwowych do stacyj kolejowych, lub przystani otrzymały numer drogi państwowej, którą łączą ze stacją kolejową, lub przystanią z dodaniem litery D ze znakiem porządkowym np. 4 D 1 i. t. d.; jeżeli dojazdów jest kilka znaki porządkowe zostały nadane poczynając od początku drogi państwowej.

Numerowanie dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych będzie ustalone w przyszłości. Narazie drogi te są oznaczane nazwami miejscowości.

Umieszczanie numeracji na znakach i drogowskazach zostało zainicjowane dla ułatwienia orjentacji podróżnych na drogach; dla praktycznego wykorzystania koniecznem jest wprowadzenie jej do najbliższego



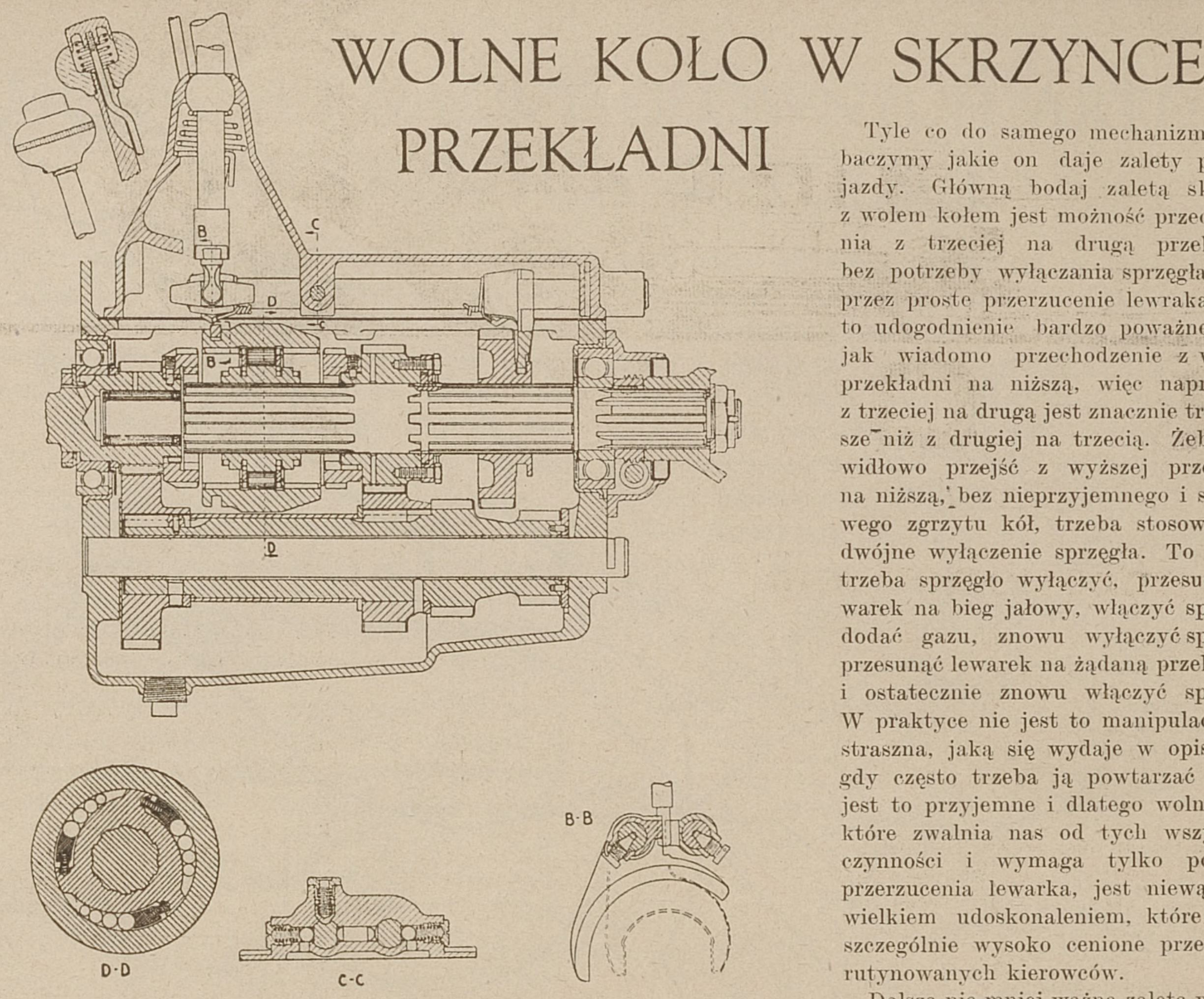
wydania mapy samochodowej. Szybkość uskutecznienia tego przez odnośne firmy wydawnicze jest uzależniona przedewszystkiem od żądań w tym kierunku ogółu automobilistów.

Zanim ukażą się mapy tego rodzaju, sądzimy, że podane przez nas objaśnienia, oraz szemat traktów ośrodkowych i łącznikowych umożliwią już posługiwanie się numeracją dróg.

Nadmieniamy jeszcze, że cyfry oznaczające numerację wykonane są kolorem ciemnoniebieskim w otoczeniu dwóch opasek czerwonych i umieszczane są na słupach poniżej napisów, wyrażających przeznaczenie danego znaku drogowego. Numeracja znajduje się wyłącznie na znakach kilometrowych i drogowskazach.

Zofja Klaczyńska.

WOLNE KOŁO W SKRZYNCE PRZEKŁADNI



Nowe modele Studebakera (President i Commander) zaopatrzone zostały w skrzynkę przekładniową z wolnem kołem. Jest to skrzynka trójprzekładniowa w ogólnej swej budowie zupełnie podobna do zwykłych skrzynek z drugą przekładnią cichobieżną. Jak wiadomo cichy bieg na drugiej przekładni osiąga się zapomocą kół zębatych o skośnem uzębieniu. Koła takie nie mogą być zazębiane i wyłączane przez przesuwanie jak zwykłe koła o zębach prostych i dlatego pozostają stale ze sobą zazębione. Jedno z nich, mianowicie koło na wałku wtórnym, jest osadzone luźno, gdyż inaczej stale mielibyśmy włączoną drugą przekładnię. Do włączania i wyłączania drugiej i trzeciej przekładni na wałku wtórnym umieszczona jest przesuwka, posiadająca odpowiednie kły z jednej i z drugiej strony. Gdy przesuwkę tę przesuniemy do przodu, to zazębi się ona swemi przedniemi kłami z wałkiem pierwotnym (sprzęgłowym) i w ten sposób otrzymamy przekładnię bezpośrednią, w danym wypadku trzecią. Jeżeli tę przesuwkę przesuniemy do tyłu, to zazębi się ona swemi tylnemi kłami z kołem drugiej przekładni i zwiąże je w ten sposób z wałkiem wtórnym. Ponieważ koło to jest, stale zazębione z odpowiednim kołem na wałku pośrednim, to otrzymamy drugą przekładnię. Pierwsza przekładnia i bieg wsteczny posiadają koła o zębach prostych i włączają się w zwykły sposób.

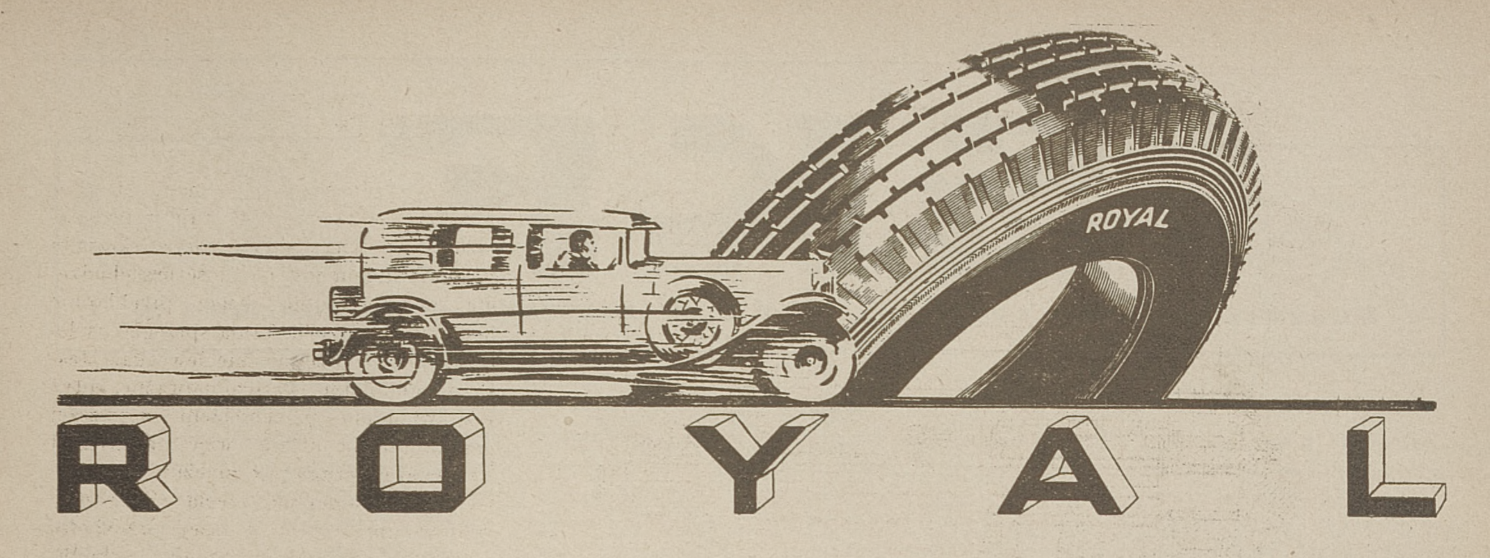
Otóż właśnie w tej przesuwce, służącej do włączania drugiej i trzeciej przekładni znajduje się wolne koło. Sam mechanizm wolnego koła jest bardzo prosty i zrozumiały z rysunku. Przekrój tego mechanizmu oznaczony jest na rysunku literami „DD". Widzimy tam, że pomiędzy wałkiem wewnętrznym, a pochwą jego zewnętrzną umieszczone są trzy grupy po cztery rolki. Gdy pochwa zewnętrzna napędzana jest w prawo (wskutek zazębienia kłami z trzecią albo z drugą przekładnią) wówczas pociąga ona za sobą wałek wewnętrzny, który zapomocą wyżłobionych rowków i występów pociąga wał wtórny, to znaczy napędza koła tylne samochodu. W odwrotnym kierunku, to znaczy od kół tylnych do silnika, napęd przenosić się nie może, gdyż rolki w tym kierunku nie działają.

Gdy kierowca nie chce korzystać z wolnego koła, wówczas może mechanizm wolnego koła wyłączyć. W tym celu trzeba nacisnąć guzik, znajdujący się w rączce lewarka przekładniowego i popchnąć lewarek głębiej w kierunku trzeciej albo drugiej przekładni.

Tyle co do samego mechanizmu. Zobaczymy jakie on daje zalety podczas jazdy. Główną bodaj zaletą skrzynki z wolem kołem jest możność przechodzenia z trzeciej na drugą przekładnię bez potrzeby wyłączania sprzęgła, tylko przez proste przerzucenie lewraka. Jest to udogodnienie bardzo poważne, gdyż jak wiadomo przechodzenie z wyższej przekładni na niższą, więc naprzykład z trzeciej na drugą jest znacznie trudniejsze niż z drugiej na trzecią. Żeby prawidłowo przejść z wyższej przekładni na niższą, bez nieprzyjemnego i szkodliwego zgrzytu kół, trzeba stosować podwójne wyłączenie sprzęgła. To znaczy trzeba sprzęgło wyłączyć, przesunąć lewarek na bieg jałowy, włączyć sprzęgło, dodać gazu, znowu wyłączyć sprzęgło, przesunąć lewarek na żądaną przekładnię i ostatecznie znowu włączyć sprzęgło. W praktyce nie jest to manipulacja tak straszna, jaką się wydaje w opisie, ale gdy często trzeba ją powtarzać to nie jest to przyjemne i dlatego wolne koło, które zwalnia nas od tych wszystkich czynności i wymaga tylko poprostu przerzucenia lewarka, jest niewątpliwie wielkiem udoskonaleniem, które będzie szczególnie wysoko cenione przez mało rutynowanych kierowców.

Dalszą nie mniej ważną zaletą wolnego koła jest oszczędność smaru, którą oceniają na jakieś 20%. Istotnie, smar w silniku zużywa się bodaj najwięcej wtedy, gdy jedziemy z góry, z zamkniętą przepustnicą, a silnik obraca się dość szybko, bo go napędzają koła tylne. Wskutek zamknięcia przepustnicy, w cylindrach tworzy się silna depresja, która przez szczeliny koło pierścieni tłokowych wsysa smar z gładzi cylindrów. Smar ten dostaje się do komory sprężania, gdzie się zupełnie niepotrzebnie spala lub zostaje wyrzucony do rury wydechowej, a w dodatku zabrudza nam świece, zawory i ścianki komory sprężania. Przy wolnem kole niedogodności te odpadają. Analogiczne przyczyny powodują również pewną oszczędność w zużyciu benzyny (podobno około 12%). Wreszcie łatwo możemy się zgodzić, że wolne koło zmniejsza też nieco pracę pneumatyków na kołach tylnych.

Żeby nie popaść w przesadę pamiętajmy, że przy wolnem kole nie możemy hamować silnikiem. Chyba, że zaklinujemy mechanizm wolnego koła, ale wtedy nie będziemy mieli oszczędności smaru i paliwa jaką nam wolne koło daje. Najważniejszą i bezsporną więc zaletą wolnego koła pozostaje ułatwienie przy zmianie przekładni.



Koncesjonowanie Komunikacji Autobusowej.

Za autobus, w rozumieniu prawa polskiego, uważa się pojazd mechaniczny „nie biegnący po szynach, poruszany przez umieszczony na nim silnik i używany do zarobkowego przewożenia siedmiu lub więcej osób, nie licząc kierowcy".

Pierwsze autobusy pojawiły się w Polsce w r. 1921. Z tą chwilą powstała konieczność chociażby dorywczego uregulowania stanu prawnego nowopowstającego i rozwijającego się środka transportu publicznego. Tak więc w dn. 22 stycznia 1921 r. ukazało się rozporządzenie administracyjne Rady Ministrów w sprawie wydawania pozwoleń na prowdzenie przedsiębiorstw transportu samochodowego regularnego i zbiorowego. Rozporządzenie to, zasadniczo, krępowało swobodę w uzyskaniu pozwolenia na prowadzenie przedsiębiorstwa autobusowego, stwarzając w ten sposób system koncesjonowania.

W r. 1927 weszła w życie ustawa przemysłowa. Do rzędu zatrudnień, wymagających uzyskania koncesji nie zaliczyła ona zatrudnienia polegającego na uprawianiu przewozów samochodowych. Wobec tego okazała się potrzeba zniesienia wspomnianego wyżej Rozporządzenia z dn. 22 stycznia 1921 r., będącego systemem koncesyjnym, a zastąpienia go aktem prawodawczym, przystosowanym do faktu ukazania się ustawy przemysłowej, aktem, któryby organizację komunikacji autobusowej oparł na zasadach wolnej konkurencji.

To było genezą ukazania się znanego Rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dn. 17 kwietnia 1929 r. o ruchu na drogach publicznych autobusów, służących do utrzymywania publicznej komunikacji.

Rozporządzenie to zniosło wszelkie istniejące dotychczas ograniczenia w uzyskiwaniu pozwoleń na uprawianie przewozów samochodowych, więcej — zniosło nawet potrzebę starania się o takie pozwolenia; od tej pory wystarczyło tylko zgłosić się we właściwym urzędzie (Dyrekcji Robót Publicznych) i ujawnić fakt uruchomienia autobusu na danym odcinku drogowym.

Rozporządzenie to miało swoje zarówno dobre, jak i złe strony, a mianowicie: wywołało szybki rozwój ilości autobusów na drogach, co znowu wytworzyło w szerokich masach ludności małomiasteczkowej i wiejskiej zwiększoną potrzebę podróżowania, natomiast przyczyniło się również do powstania wielu przedsiębiorstw słabych meterjalnie, w szeregi właścicieli tych przedsiębiorstw wprowadziło jednostki moralnie nieodpowiedniedzialne co do powierzenia którym losów podróżującej publiczności należy mieć wiele zastrzeżeń. Wreszcie — wytworzyło to olbrzymią konkurencję, która przy nieumiejętności gospodarowania przez przedsiębiorców spowodowała obniżenie się poziomu technicznego naszej komunikacji autobusowej i zepchnięcie jej do rzędu zatrudnień, prawie że, wyrobniczo-chałupniczych. Najważniejszy jednak cel został osiągnięty: stworzono potrzebę podróżowania autobusami i zbadano teren Rzeczypospolitej pod kątem widzenia rentowności dla prowadzenia przedsiębiorstw autobusowych.

Od tej chwili zaczęła kiełkować myśl koncesjonowania przedsiębiortsw autobusowych, t. j. stworzenia takiego stanu prawnego dla tych przedsiębiorstw, przy którym wydawanie pozwoleń (koncesyj) uwarunkowane byłoby wykonaniem szeregu warunków.

Inicjatywę w tym kierunku podjęło Ministerstwo Robót Publicznych, które

opracowało projekt ustawy o koncesjonowaniu przedsiębiorstw autobusowych. Projekt ten wywołał szereg uwag tak, że w końcu został wycofany, aby po pewnym czasie ustąpić miejsce drugiemu projektowi tegoż Ministerstwa. W tymże czasie sprawą tą zainteresowało się Ministerstwo Poczt i Telegrafów, które również opracowało projekt ustawy koncesyjnej znacznie różniący się od projektu M. R. Publicznych.

Jesienią 1930 r. oba projekty poczęto uzgadniać na specjalnie w tym celu zwoływanych komisjach międzyministerjalnych, aż, wreszcie, wynikiem tych konferencyj stał się rządowy projekt ustawy o koncesjonowaniu przedsiębiorstw autobusowych. Początkowo ustawę w tym przedmiocie zamierzano wydać w drodze dekretu Pana Prezydenta R. P., lecz w końcu obrano dlań drogę przez Sejm.

Wspomniany projekt znajduje się w tej chwili w Komitecie Ekonomicznym Rady Ministrów, a szczegóły jego te, które przeniknęły do opinji publicznej, są następujące.

Tworzy się Państwowa Komisja Przewozów Samochodowych, która ma być czynna przy Ministrze Robót Publicznych. Do Komisji tej mają wchodzić sami urzędnicy, przedstawiciele interesów: kolei, poczty, wojska, przemysłu i handlu, Skarbu i t. d. Komisja ta jest najwyższą instancją odwoławczą w sprawach przewozów samochodów. Pozatem w każdem województwie ma być czynna Wojewódzka Komisja Przewozów Samochodowych z udziałem przedstawicieli interesów: kolei, poczty, wojska, sfer gospodarczych i t. d. Te to Wojewódzkie Komisje Przewozów Samochodowych mają udzielać koncesyj.

Koncesje będą wydawane zarówno na poszczególne linje, jak i na całe sieci. Mają otrzymać je ci, którzy dadzą odpowiedzialność moralną i materjalną za prowadzenie przedsiębiorstw przewozu samochodowego, słowem — ci, którzy wykonają warunki, wyszczególnione w rozporządzeniu wykonawczem do wspomnianej ustawy. Samorządom koncesji będzie udzielał sam Minister Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

Jeżeli ubiegający się o koncesję podejmie się zbudowania, lub konserwowania drogi — będzie miał podstawy prawne do starania się o przyznanie mu wyłączności na danej drodze, oraz do udzielenia mu koncesji na lat 20. Jeżeli o koncesję ubiega się kilku petentów i każdy z nich posiada równe warunki do uzyskania koncesji, to zyskuje pierwszeństwo do uzyskania jej ten, który zobowiąże się do posługiwania się samochodami krajowemi.

Wreszcie — co do odpowiedzialności za straty osób trzecich. Początkowo chciano wyznaczyć przymus ubezpieczania pasażerów, każdego na określoną sumę. Zaniechano jednak tego i postanowiono, że jeżeli koncesjonarjusz przedstawi dowód, że zdolny jest wrazie wypadku wynagrodzić z tego tytułu powstałe straty osób trzecich (kaucja, suma hipoteczna, czy inne zabezpieczenie) — uznać ten dowód za wystarczający.

W końcu zdecydowano koncesjonować i przedsiębiorstwa uprawiające regularne przewozy samochodami towarów, lecz termin wprowadzenia w życie tego prawa dla tych przedsiębiorstw przesunąć na później.

WŁ. PRZYŁUSKI

Dyrektor Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.

Jak wynika z rzeczowego przedstawienia sprawy przez Pana Przyłuskiego projektowana ustawa o koncesjonowaniu przedsiębiorstw autobusowych jest bardzo ogólna, ogranicza się właściwie do stworzenia podstawy prawnej do wydawania koncesyj. — Warunki, jakie trzeba będzie posiadać do uzyskania koncesji ustali rozporządzenie wykonawcze i od tego rozporządzenia zależeć będzie dalszy rozwój komunikacji autobusowej. Niezależnie od tego, czy warunki dla uzyskania koncesji, jakie przyszłe rozporządzenie ustali, będą mniej lub bardziej surowe, chcielibyśmy, aby były one możliwie dokładnie określone. Chodzi nam o to, by zgóry było dokładnie wiadome, jakim warunkom powinien zadość uczynić przedsiębiorca, tak aby otrzymanie koncesji nie było zależne ani od chwilowych poglądów danego urzędu, ani od przeróżnych dodatkowych starań, nieprzewidzianych w rozporządzeniu. (Red.)



Samochody C. W. S. skarosowane jako torpedo i kabriolet (karoserje C. W. S.).

PIĘKNE SAMOCHODY

II SERJA

Staranne reprodukcje pięknych samochodów, jakie zamieściliśmy w poprzednim numerze „Auto" zachęciły szereg firm do nadesłania nam zdjęć swych maszyn do dalszej reprodukcji.

Chętnie czynimy zadość temu życzeniu, bowiem nowoczesny samochód jest nie tylko arcydziełem mechaniki, lecz i pod względem swych zewnętrznych kształtów jest jednym z najpiękniejszych tworów, jakie wytworzyła współczesna nam epoka.

Najbliższy rok niewątpliwie przyniesie znowu inne rozwiązania karoserji, a Konkurs Piękności Samochodów, oczekiwany w tym roku już na wiosnę, da nam ponownie okazję do podziwiania pięknych, a zarazem najbardziej logicznie i celowo ukształtowanych maszyn.

Rotograwjura Zakł. Graf. Koziańskich w Warszawie

TATRA 4-ro cyl., skarosowana jako kareta stała 6-cio osobowa.

TATRA, typ 12, 2 cyl., 4/18 KM.

TATRA, *typ 30, 4 cylindrowy, 6/24* KM., *skarosowana jako „Kabriolet sportowy"*.



Autobus TATRA, *6 cylindrowy, 6 ton.*

Limousina
8-mio cylindrowa
SKODA
860

Cabriolet
6-cio cylindrowy
SKODA
645



ODDZIAŁ FABRYCZNY

MORRIS COMMERCIAL

S. Z O. O.

WARSZAWA, TWARDA 64.

TEL. 546-40 (centrala) i 626-03.

Sport

Wright znowu rekordzistą świata.

Zaciekła walka o światowy rekord szybkości, jaką od pewnego czasu toczą dwaj znakomici motocykliści, niemiec Henne i anglik Wright, przyniosła nowy wspaniały wyczyn. W dniu 6 listopada, na szosie koło Cork w Irlandji, Wright pobił rekord ustanowiony niedawno przez Hennego, osiągając wspaniałą szybkość przeciętną 242,5 klm/g. Rekord niemieckiego jeźdźca przewyższony został zatem o prawie 21 kilometrów. W przebiegu z wiatrem Wright zdołał uzyskać, na swym litrowym motocyklu O. E. C. z kompresorem, szybkość maksymalną przeszło 245 klm./g.

Mistrzostwo Ameryki.

Tytuł Mistrza Ameryki na rok 1930 zdobył kierowca Billy Arnold, zwycięsca wyścigu o Grand Prix Indianapolis i szeregu innych amerykańskich zawodów torowych.

Kongres Ficm.

W dniach 11 i 12 listopada odbył się w Londynie doroczny kongres Międzynarodowej Federacji Klubów Motocyklowych. Na kongresie tym postanowiono między innemi zorganizować w roku 1931 zawody o tytuł Mistrza Europy w jeździe górskiej, na wzór podobnej imprezy automobilowej. Poza tem ułożony został międzynarodowy kalendarz imprez motocyklowych na rok 1931, w którym Polska ma zarezerwowaną datę 28 czerwca na rozegranie wyścigów o Grand Prix Polski. W myśl uchwały, zapadłej na kongresie, zawodnicy startujący w wyścigach o Grand Prix Polski (tak samo zresztą, jak i we wszystkich innych Grand Prix) będą musieli używać jako paliwa mieszaniny złożonej z benzyny i benzolu lub spirytusu.

Grand Prix Argentyny.

Na obwodzie szosowym w pobliżu Buenos Ayres rozegrane zostały w dniu 23 listopada wyścigi samochodowe o Grand Prix Argentyny. Dystans wynosił 400 klm. Zwyciężył najlepszy kierowca południowo-amerykański Carlos Satuszeck na samochodzie Mercedes-Benz w czasie 3 g. 04 m. 43 s. z szybkością średnią 125 klm./g. Drugie miejsce zajął Caru na sam. Fiat w czasie 3 g. 11 m. 37,6 s., a trzecie miejsce uzyskał Malcolm na sam. Maserati w czasie 3 g. 18 m. 07,8 s.

Próby bicia rekordów w Daytona.

Doroczne próby bicia światowych rekordów szybkości samochodowej odbędą się na plaży w Daytona we Florydzie między 26 stycznia a 7 lutego 1931 r. Z kierowców europejskich zgłosił się dotychczas Malcolm Campbell. Pozatem ma podobno startować pewien kierowca nowo-zelandzki oraz kilku rekordzistów amerykańskich, którzy gorączkowo szykują się do batalji. Dwaj słynni kierowcy amerykańscy, Peter de Paolo i Harlan Fengler, konstruują obecnie zupełnie nowego bolida o mocy 2400 koni mech., który posiadać będzie dwa silniki i napęd na wszystkie cztery koła.

Wyścigi miejskie wchodzą w modę.

W Międzynarodowym Kalendarzu Sportowym na rok 1931 oprócz wyścigu o Grand Prix Monaco i naszego wyścigu lwowskiego, przewidziana jest jeszcze jedna impreza, której terenem staną się ulice miasta. Imprezą tą będzie wyścig o Grand Prix Wiednia, zapowiedziany na dzień 14 czerwca, który rozegrany zostanie na słynnej Ringstrasse, mierzącej w obwodzie 5 kilometrów.

Poza tem jest bardzo prawdopodobne, że wyścigi uliczne urządzone zostaną także i w Budapeszcie. Pozostaje to w związku z projektem zarzucenia wyścigu na wzniesieniu Schwab, który był właściwie również rozgrywany na jednej z ulic Budapesztu.

Stuck i Caracciola w barwach firmy Alfa Romeo?

W sferach automobilowych krążą pogłoski, że dwaj świetni Mistrzowie Europy w jeździe górskiej, Hans Stuck von Villiez i Rudolf Caracciola, objęli przedstawicielstwo na środkową Europę samochodów włoskiej firmy Alfa Romeo i w związku z tem w nadchodzącym sezonie startować będą w barwach słynnej medjolańskiej marki.

Nowa kategorja samochodów w imprezach sportowych

Dotychczasowy podział samochodów, biorących udział w imprezach sportowych, na dwie kategorje: sportową i wyścigową, był o tyle nieodpowiedni, że zwykłe seryjne samochody turystyczne nigdy nie miały szans zwycięstwa, będąc zaliczane do jednej kategorji ze specjalnemi wozami sportowemi. Pragnąc zlikwidować ten nienormalny stan rzeczy, Międzynarodowa Komisja Sportowa postanowiła wprowadzić nową kategorję samochodów, którą nazwano kategorją samochodów katalogowych typu dominującego. Innemi słowy jest to kategorja, do której zaliczane będą samochody typu produkowanego w największej ilości przez daną fabrykę.

Typ „dominujący" musi być opisany w katalogu fabryki, wypuszczonym naj-

później w dniu 1 stycznia tego roku, w którym samochód uczestniczyć będzie w imprezach sportowych. Wozy, które zaliczone będą do tej nowej kategorji, muszą być identyczne z typem „dominującym" pod względem ilości zaworów, typu zapalania i systemu karburacji, typu łożysk, skrzynki biegów, resorów i t. p. Aby zaliczanie do nowej kategorji nie natrafiało na żadne trudności, Kluby narodowe będą publikować przed 1 kwietnia każdego roku listy samochodów, które uważać należy, za wozy katalogowe typu dominującego.

Samochody z kompresorami zostały również dopuszczone do tej nowej kategorji i będą zaliczane do klasy, mającej o 30% większą pojemność cylindrów. Jako paliwo musi być w samochodach typu dominującego używana czysta benzyna lub mieszanina, zawierająca conajmniej 50% benzyny, a jako domieszki jedynie benzol i spirytus.

SYGNAŁ OSTRZEGAWCZY „AGA" dla przejazdów kolejowych

Wzrastająca ilość nieszczęśliwych wypadków na przejazdach kolejowych skłoniła w ostatnim czasie władze kolejowe do bliższego zajęcia się kwestją ochrony tych punktów. Pewien wybitny fachowiec kolejowy stwierdził słusznie, że urządzenia dla ochrony przejazdów znajdują się dziś na tym samym poziomie, jak 50 lat temu. Tymczasem jednak obraz ruchu kołowego na szosach zmienił się nie do poznania.

W krajach o silnie rozwiniętym ruchu kołowym życie zmusiło już dawniej do studjum nad nowoczesnym zorganizowaniem ochrony przejazdów. W następstwie tych prac szwedzka firma Gasaccumulator w Stockholmie skonstruowała samoczynny sygnał ostrzegawczy, który zaprowadzony od 10 lat w różnych krajach wydał jaknajlepsze wyniki. Niedawno również w Polsce, a to na terenie Okręgowej Dyrekcji Kolejowej w Katowicach, Krajowe przedsiębiorstwo Gasaccumulator Sp. Akc. zainstalowało sygnał ostrzegawczy, przedstawiony na rycinie.

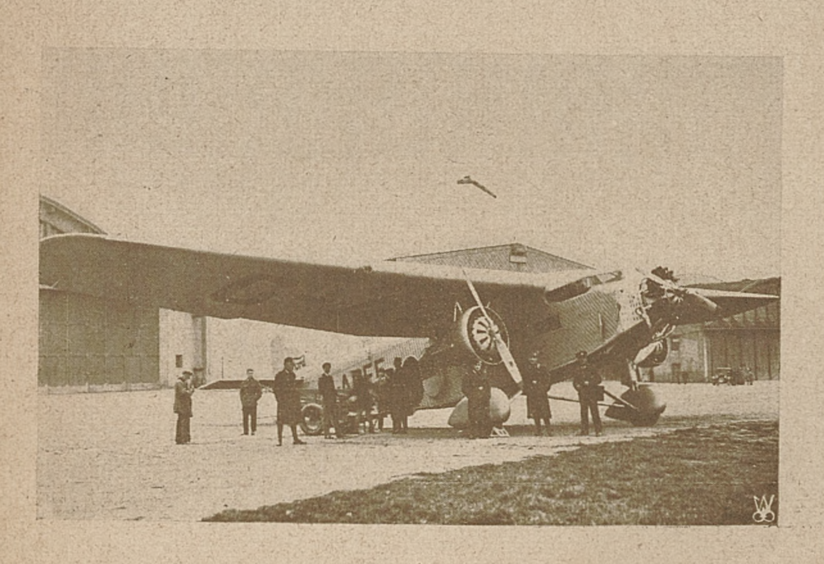


Sygnał wydaje światło błyskowe o 2 kolorach; białe dla oznaczenia przejazdu wolnego, czerwone zaś w chwili, gdy pociąg się zbliża wzgl. 30 do 35 sekund przed jego nadejściem. Ten okres czasu jest wystarczający dla zahamowania samochodu nawet w pełnym biegu. Niedostrzeżenie sygnału jest wykluczone, gdyż błyskowe działanie światła dobrane na podstawie długoletnich doświadczeń, skutecznie zwraca uwagę kierowcy na grożące niebezpieczeństwo.

Urządzenie działa bez przerwy dzień i noc i nawet podczas mgły jest bardzo widoczne. Jako źródło energji świetlnej używa się acetylenu, znajdującego się w stalowych butlach o zawartości 3500 litrów. Ilość ta wystarcza na 68 dni pracy, tak że w ciągu roku trzeba zaledwie 6 razy zmieniać butle.

Z punktu widzenia ekonomicznego należy podkreślić, że koszta ruchu sygnału są minimalne, albowiem wynoszą tylko około zł. 500 rocznie.

Trójsilnikowy jednopłatowiec „Ford"—G-ABFF odbył przed niedawnym czasem dwumiesięczną podróż dookoła Europy. Przez cały czas lotu wszystkie silniki smarowane były wysokowartościowym olejem Gargoyle Mobiloil, wykazując znakomitą sprawność i zapewniają stuprocentowe bezpieczeństwo lotu. Ryciny nasze uwidaczniają: jedna—zaopatrywanie silników w wysokowartościowy olej Gargoyle Mobiloil, druga — samolot na chwilę przed startem z lotniska Kbely w Pradze Czeskiej do Londynu.







Automobilklub Polski

Warszawa, Aleja Szucha 10 (dom własny).

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Telefon 845-13.

Komunikat

BIURA TURYSTYCZNEGO AUTOMOBILKLUBU POLSKI.

Wiadomości drogowe.

POLSKA.

1) Na skutek zasp śnieżnych komunikacja samochodowa na drodze państwowej N. 4/2 między Lublinem a Lubartowem została aż do odwołania przerwana.

2) W mieście Rudniku powiatu Niżańskiego woj. Lwowskiego na klm. 159 drogi państwowej N. 10 „Sandomierskiej", na skutek zniszczenia nasypów przy zakładzie wodnym Zarządu Dóbr w Rudniku, ruch kołowy został przerwany. Objazd drogą N. 10D3 do stacji Rudnik i ul. Seminarjalną.

3) Na drodze wojewódzkiej Horodyszcze-Podhajce-Halicz, na odcinku Sokołów-Podhajce (pow. Podhajecki, woj. Lwowskie) z powodu przebudowy jezdni, ruch kołowy dla samochodów został na przestrzeni 4 klm. do dn. 1 Maja 1931 r. wstrzymany.

4) Odcinek państwowej drogi gruntowej N. 9/4 między Janowem Lubelskim, a granicą pow. Biłgorajskiego (w kierunku Frampola) został na skutek b. złego stanu drogi do dn. 1 Maja 1931 r. dla ruchu samochodowego zamknięty.

5) Została ukończona i oddana do użytku publicznego droga Opoczno-Inowłódź (pow. Opoczyński, woj. Kieleckie) na szlaku Kielce-Końskie-Opoczno-Inowłódź-Tomaszów.

6) Zostało ukończone układanie bruku na km. 17 i 18 drogi państwowej N. 6/7 Romejki-Liziany (pod Stepaniem) w pow. Kostopolskim, woj. Wołyńskiego, na skutek czego droga ta została ponownie oddana do użytku publicznego.

7) Odcinek Sękowo-Jastrzębsko-Stare drogi Nowy Tomyśl-Zbąszyń (pow. Nowotomyski, woj. Poznańskie), został po ukończeniu przebudowy otwarty dla ruchu kołowego.

8) Na skutek zasp śnieżnych zostały zamknięte dla ruchu automobilowego gruntowo droga Wojewódzka Baranowicze-Nowogródek.

9) Na szosie Luboml-Piszcza (pow. Lubomlski, woj. Wołyńskie), na 4 klm. od Lubomla około wsi Kusniszcz komunikacja samochodowa na skutek zasp śnieżnych została wstrzymana.

10) Na skutek trwających zawieji śnieżnych komunikacja samochodowa w pow. Tomaszowskim, woj. Lubelskiego, została z dniem 14 Grudnia aż do odwołania przerwana.

AUTOMOBILKLUB POLSKI
Biuro Turystyczne.



Małopolski Klub Automobilowy

Lwów, 4, pl. Marjacki, tel. 50-50. Sekretarjat czynny od godz. 12—13 i od 18—20.

Protokół Nadzwyczajnego Walnego Zebrania Członków M. K. A. z dnia 29-IX 1930 r.

Przewodniczący Prezes: Agenor hr. Gołuchowski.
Obecnych 32 członków.

Prezes konstatuje, że Nadzwyczajne Walne Zebranie zostało należycie ogłoszone, a nadto każdy z członków otrzymał imienne zaproszenie i ponieważ w pierwszym terminie t. j. o godz. 18-ej nie zeszła się odpowiednia ilość członków otworzył w myśl paragr. 19 statutu Nadzwyczajne Walne Zebranie w drugim terminie t. j. o godzinie 19-ej bez względu na ilość obecnych członków.

Na wstępie zawiadomił Prezes obecnych członków o śmierci Prezesa Honorowego MKA Gener. hr. Lamezan-Salins, którego pamięć uczcili członkowie przez powstanie.

1) Odczytanie protokółu z ostatniego Walnego Zebrania członków M. K. A. z dnia 29 marca 1930.

Na wniosek dyr. Wygarda przyjęto protokół do wiadomości bez odczytania.

2) Sprawa pokrycia deficytu z odbytych Wyścigów Okrężnych i sprawa urządzenia przyszłego wyścigu okrężnego w miesiącu czerwcu 1931 r.

Dyr. Orzechowski odczytuje sprawozdanie z odbytego wyścigu okrężnego, zamieszczone w czasopiśmie „Auto" Nr. 9, które uznaje wyścig ten jako przełomową erę automobilizmu polskiego, a nadto Komisja Sportowa A. P. zamierza z wyścigu tego zrobić Grand Prix Polski, dlatego należy podołać trudnościom finansowym i urządzić przyszły wyścig okrężny.

Dyr. Margulies odczytuje wyniki finansowe odbytego wyścigu okrężnego, a to

wydatki	65.162 zł. 31 gr.
dochody	35.925 zł. 05 gr.
niedobór	29.237 zł. 26 gr.

i stawia wniosek, aby na pokrycie tego deficytu nałożyć ogólną daninę na wszystkich dotychczasowych członków w liczbie 179 w wysokości po 60 zł. jednorazowo lub w 12 ratach po 6 zł. miesięcznie, co uczyni kwotę około 12.000 zł.

Dyr. Dr. Wygard zauważa, że danina w tej wysokości nie pokryje deficytu powstałego z wyścigu okrężnego i stawia wniosek podwyższenia proponowanej daniny do kwoty 100 zł. względnie 120 zł. na członka i to w formie podwyższenia wkładki miesięcznej, gdyż Walne Zebranie statutowo nie może na członków nakładać danin.

Na stosowne zapytanie inż. Jędrzejowicza wyjaśnia Skarbnik dyr. Margulies, że proponowana przez niego danina pokryłaby niedobór, gdyby zaległe wkładki wpłynęły. Niestety, zaległości wynoszą 20.488 zł. a ściągnięcie tej kwoty przedstawia poważne trudności. Niektórzy członkowie dopuszczają do tego, że musi się ich skarżyć i wówczas dopiero płacą — część z nich jednak obraża się skargą i z Klubu występuje.

Dyr. Orzechowski wyjaśnia błędy popełnione przy urządzaniu ostatnich wyścigów, a więc że urządzono je w dzień powszedni, a nie w niedzielę, wskutek czego wiele osób interesujących się automobilizmem jak np. urzędnicy nie mogli przyjść na wyścig, a przedewszystkiem brakło widzów na 1 i 2 zł. miejsca, którzy zwyczajnie największy dają dochód. W przyszłości błędy te z łatwością dadzą się usunąć.

Przedewszystkiem wyścigi muszą się odbywać w niedzielę — kasy należy lepiej zorganizować i nie wolno ich zbyt punktualnie zamykać, gdyż publiczność jest zbyt przyzwyczajoną do spóźniania się.

Błędem też było wybudowanie jednej wielkiej a kosztownej trybuny przy starcie zamiast 3 małych trybun, a w rozmaitych miejscach.

Wydatki też będą mniejsze przez wprowadzenie pewnych oszczędności — ponadto mamy już w pozostałym drzewie i workach kwotę około 9.000 zł. o którą wydatki przyszłych wyścigów się zmniejszą.

Wreszcie liczyć się musimy z tem, że Prezydjum Miasta obiecało nam w przyszłym budże-

cie refundować nagrodę pieniężną, a Pan Wojewoda Nakoniecznikow-Klukowski obiecał wyjednać nam od Rządu odpowiednią subwencję. Wobec tego przyszłe wyścigi powinny przynieść dochód. Dyr. Kączkowski jest za podniesieniem wkładki zgodnie z wnioskiem Dr. Wygarda, jednak zaznacza, że w razie niepogody przyszłe wyścigi mogą znowu przynieść deficyt Komisja sportowa zaś zapatrzona zbytnio w wynik sportowy powinnaby dostać Komisję Finansową, nadto należałoby dać jakieś gwarancje, że nie będzie decyfitu.

Prezes hr. Gołuchowski zapewnia, że Zarząd zrobi wszystko żeby decyfitu nie było, ale żadnych gwarancji dać nie może.

P. Dropiowski podnosi, że przedewszystkiem fatalna pogoda zaszkodziła finansowemu powodzeniu ostatnich wyścigów, zepsuła całą przedsprzedaż, a obawa przed deszczem wstrzymała wiele osób od pójścia na wyścigi.

Przed decyfitem z powodu niepogody można się ubezpieczyć w Londynie. Nie dało się to zrobić dla krótkości czasu przy ostatnich wyścigach, obecnie jest to zupełnie pewne. Co do wątpliwości P. Kączkowskiego zaznacza p. Dropiowski, że Klub nie jest instytucją handlową, żeby mógł dawać gwarancje bankowe — jedyną gwarancją jest wybór odpowiednich i zaufania godnych osób — które dzisiaj wybrać należy.

Po dalszej dyskusji w której zabierali głos jeszcze pp. prof. Dr. Nowotny, Niezabitowski, Bałaban i Monsior uchwalono jednogłośnie:

1) udzielić absolutorjum ustępującemu Wydziałowi i Komisji Sportowej
2) podwyższyć wkładkę miesięczną tylko na jeden rok począwszy od 1 grudnia 1930 r. o 10 zł. które zobowiązani są zapłacić jedynie dotychczasowi członkowie. Zarazem uchwalono apel do członków, aby podwyższoną tę wkładkę zapłacili jednorazowo z góry w kwocie zniżonej 100 (sto) złotych.
3) urządzić przyszłe wyścigi okrężne w roku 1931.

3) Wybór nowego Zarządu:

Prezes Agenor hr. Gołuchowski ustępując bezwzględnie z Prezesury dziękuje członkom za współpracę i życzy Klubowi dalszego pomyślnego rozwoju. Imieniem Zarządu przemówił p. Dropiowski, który podniósł zasługi ustępującego Prezesa dla Klubu, który za Jego Prezesury wybił się na jedno z czołowych miejsc w sporcie automobilowym — stawia wniosek mianowania Agenora hr. Gołuchowskiego Honorowym Prezesem Klubu — co przez aklamację gorącemi oklaskami uchwalono.

Prezes Honorowy serdecznie podziękował za uznanie i odznaczenie i oddał kierownictwo dla przeprowadzenia wyborów p. Kączkowskiemu.

Na wniosek Komisji-Matki wybrano przez aklamację:

Prezesem Klubu
Wojciecha hr. Gołuchowskiego.

Również przez aklamację wybrani zostali Wiceprezesami Klubu PP.:
Inż. Hłasko Wiktor, Gener. Dyrektor Koncernu Naftowego „Małopolska“, inż. Kremer Stanisław, Gener. Dyrektor Cukrowni Chodorów i inż. Teodorowicz Mieczysław.

Generalnym Sekretarzem wybrano:
p. Franciszka Hulimkę.

Do Zarządu wybrani zostali PP.:
Dropiowski Mieczysław, hr. Dzieduszycki Władysław, inż. Ebenberger Adam, insp. Grabowski Czesław, inż. Lisowski Konrad, dyr. Margulies Maksymiljan, prof. dr. Nowotny Juljusz, Niezabitowski Tadeusz, hr. Skarbek Stanisław, inż. Dażwański Stefan, dr. Wygard Ignacy, hr. Zaleski Aleksander.

Do Komisji Sportowej wybrani zostali PP.:
Dyr. Orzechowski Zbigniew — Przewodniczący, insp. Grabowski Czesław — wiceprzewodniczący, Pilcer Władysław — Sekretarz

oraz członkowie Komisji:

pp. Płk. Damski Władysław, Mjr. Gaweł Marjan, Monsior Ryszard, Sommerstein Alfred, Skolimowski Tadeusz, hr. Dzierżykraj-Stokalski Wiktor.

Na tem z powodu wyczerpania porządku dziennego i gdy nikt więcej wniosków nie stawiał zamknął Przewodniczący posiedzenie.

Protokólant
(—) Brezany

Przewodniczący
(—) Kączkowski

Sekretarz Gener. *(—) Hulimka*



Łódzki Klub Automobilowy

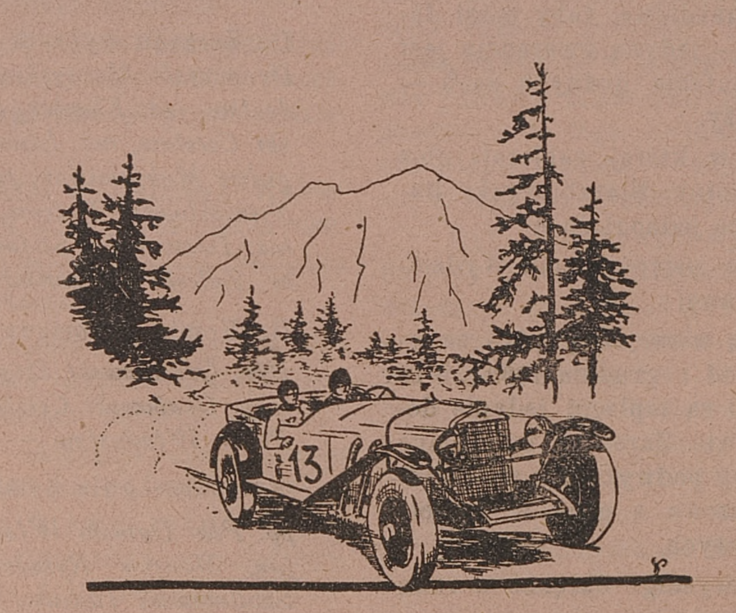
Łódź, Piotrkowska 104. Sekretarjat czynny od 10 do 14 i od 16.30 do 18.30

Ogłoszenie

Łódzki Automobil-Klub ogłasza przetarg na kupno motocykla z 1 os. przyczepką, zdatnego do służby regulacji ruchu kołowego. Motocykl winien być wyposażony we wszelkie najnowsze urządzenia.

Oferty z dokładnemi opisami technicznemi przyjmowane będą w terminie do 15 stycznia 1931 r.

Ceny należy podać n-tto loco fabryka, osobno zaś koszta transportu i opakowania.



Druk W. Cywińskiego, Warszawa, ul. Nowy-Świat 36.

PRZEWODNIK AUTOMOBILISTY

ŹRÓDŁA ZAKUPÓW, HOTELE, GARAŻE, RESTAURACJE

Firma i adres	RABATY DLA CZŁONKÓW A. P. I KLUBÓW AFILJOWANYCH, UDZIELANE ZA OKAZANIEM LEGITYMACJI CZŁONKOWSKIEJ NA ROK BIEŻĄCY
„MAGNET" Warszawa, Hoża 33	10% od cennika na robotach i materjałach (akumulatory)
SCINTILLA Warszawa, Bagatela 15	10% od aparatów i części
START SKŁADNICA SPORTOWA Warszawa, Chmielna 26.	5% od cennika
„WULKAN" ZAKŁAD WULKANIZACYJNY F. Mazurkiewicz — Warszawa, Hoża 33	15% od cennika

